

El 25 de Septiembre 2018

Elaboración de un Plan de Movilidad urbana Sostenible para el Gran Santo Domingo

Presentación del diagnóstico



AFD



Mobilise
Your City



INTRANT
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

SYSTRA

- 
- 
1. Avance del proyecto
 2. El territorio del Gran Santo Domingo
 3. La movilidad en el Gran Santo Domingo
 4. La oferta de transporte
 5. Marco institucional y financiero
 6. Próximos pasos

An aerial photograph of a coastal city. A multi-lane highway runs parallel to the coastline, with several vehicles visible. To the left of the highway is a large, modern white monument with a curved, shell-like design. The city skyline is visible in the background, and the ocean is on the right.

1.

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

Avance del proyecto

SYSTRA

Proceso participativo y recopilación de datos

Entrevistas:

- INTRANT
- MIN PRE
- MOPC
- URBE
- Alcaldía del Distrito Nacional
- Alcaldía de Los Alcarrizos
- Alcaldía de Santo Domingo Este
- Alcaldía de Santo Domingo Oeste
- Alcaldía de Santo Domingo Norte
- AUPORDOM
- OMSA
- Operadores de transportes



Mesa de movilidad en Los Alcarrizos

Proceso participativo – Grupos focales

Grupo focal « Juntas de Vecinos »

Paraíso, Sabana Perdida, Federación de Junta de Vecinos de Santo Domingo Norte, Villa Blanca I-SDN, Altos de Arroyo Hondo III, Riviera de Haina, Los Corales II, El Almirante, Villa los Peloteros, Bellas Colinas-SDO, Los Alcarrizos, Carmen Renata III-Pantoja, Manoguayabo, Piantini y Los Prados

Grupo focal « Transporte Escolar »

DIGESETT, profesoras y madres en escuelas o colegios públicos de Santo Domingo Oeste y colegios privados de Santo Domingo Este



Encuestas domiciliarias

10 000 encuestas realizadas
4 326 hogares

Proceso iterativo y ágil...

Pre-piloto en el polígono central

Piloto (encuestas de campo)

Reporte semanal

... soportado por una plataforma digital

Recursos y capacitaciones en línea

Interfaz pública con la lista de los encuestadores

Encuesta

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

GRAN SANTO DOMINGO

DINOS COMO TE MUEVES

A PARTIR DEL 23 DE ABRIL HASTA EL 16 DE JUNIO DEL 2018 ESTAREMOS VISITANDO TU HOGAR.

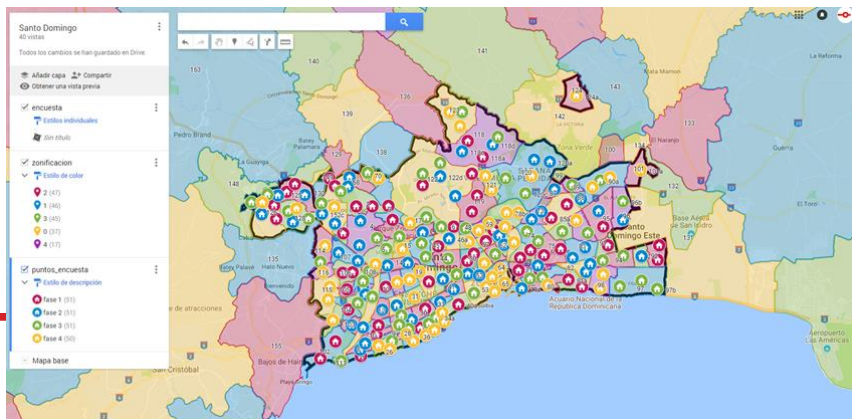
Nuestro equipo de encuestadores estará debidamente uniformado e identificado para tu seguridad.

Para más información: visite nuestro website www.intrant.gov.do

¡TU OPINIÓN ES MUY IMPORTANTE!

Entender la manera en que la población se desplaza ayudará a implementar las medidas necesarias para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos mediante el diseño de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible para todos.

Logos: AFD, European Union, INTRANT INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE



Equipo



Se hará pública ninguna información que se brinde una información real y objetiva, en el futuro.

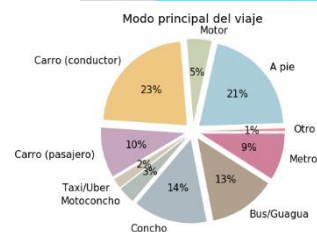
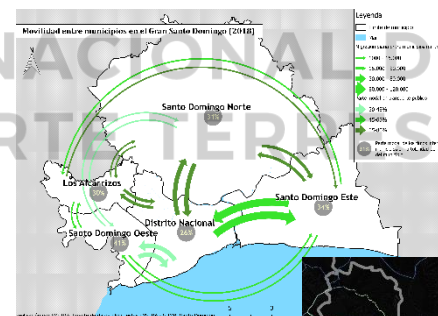
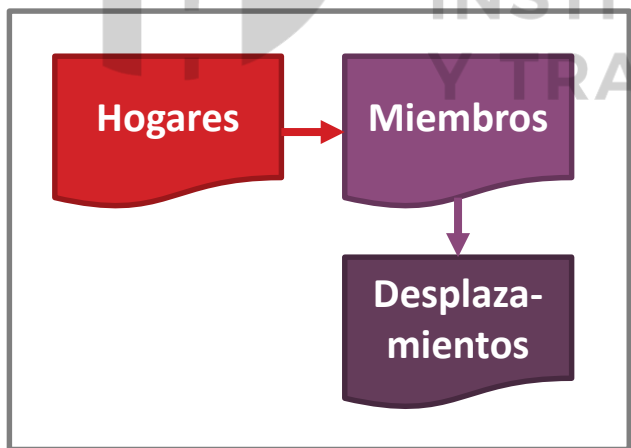
SYSTRA

Encuestas domiciliarias

Una herramienta para todos los actores públicos:
INTRANT, URBE, Municipios...
Observatorio territorial?

Un insumo clave del PMUS

Desarrollo de un modelo de la demanda para el Gran Santo Domingo
Soporte para la decisión



Hacia una visión estratégica y un escenario de desarrollo

Diagnóstico

- Fortalezas
- Debilidades
- Oportunidades
- Amenazas

Visión

- Prioridades
- Orientaciones hacia el territorio
- Objetivos

Escenario

- Fortalecimiento institucional y financiero
- Redes de transportes
- Políticas públicas



Prioridad a la capacidad de las redes y la conectividad

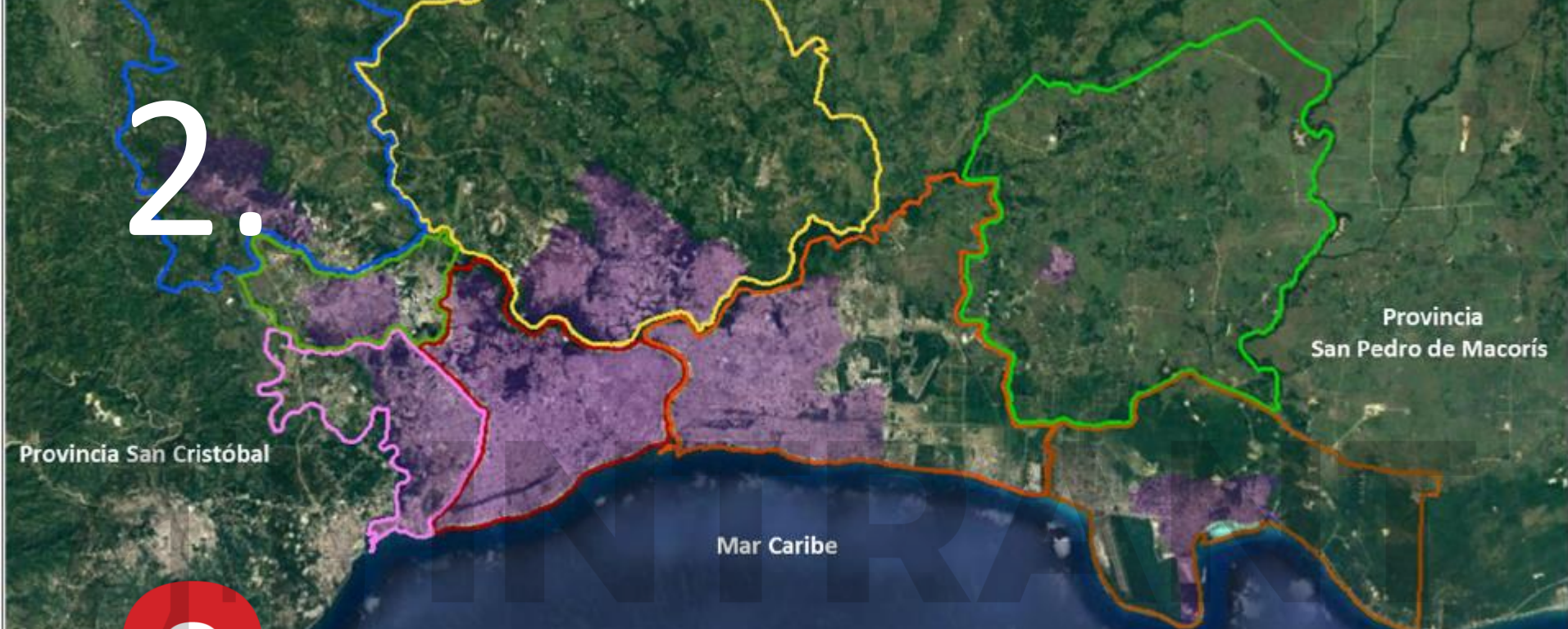
Desarrollo de una red de transportes masivos
Mantenimiento de la capacidad vial



Prioridad a la calidad de vida urbana y la reducción de las emisiones

Desarrollo de una red estructurante en superficie
Pacificación del tránsito en zona urbana

2.



INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

El territorio del Gran Santo Domingo

SYSTRA

El Río Ozama : una ruptura geográfica convertida en una frontera

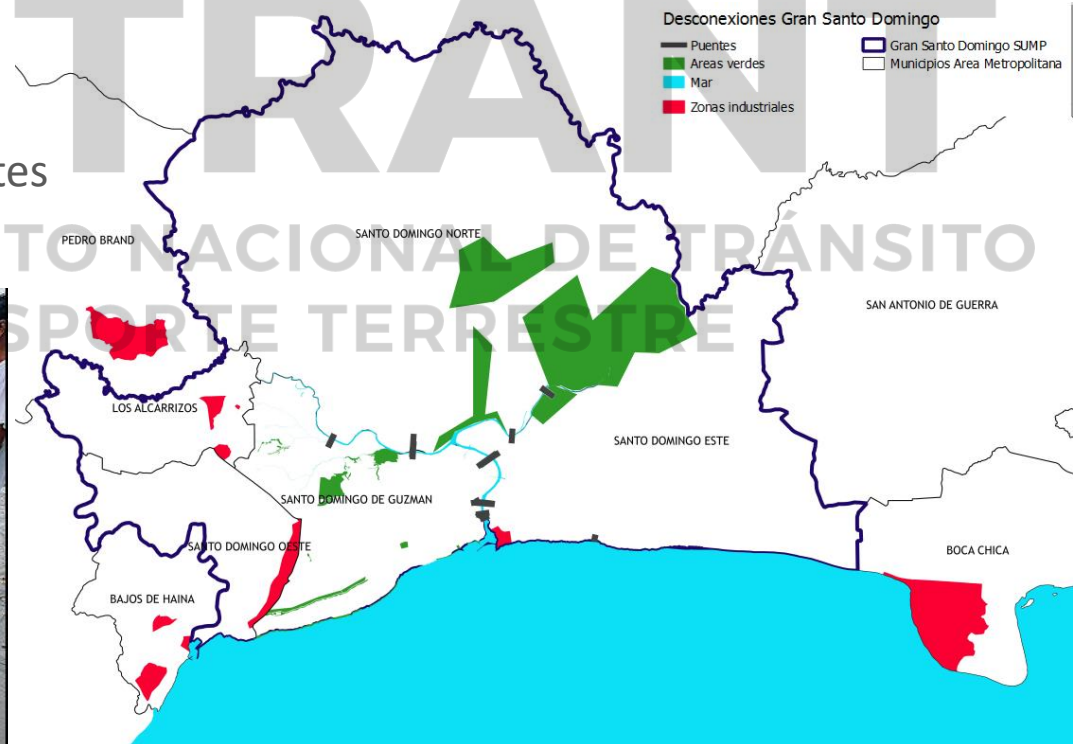
Asimetría entre el Distrito Nacional y los Municipios periféricos río

Causa de situación de vulnerabilidad o riesgos naturales (afectación a humanos y a las infraestructuras)

Impedimento a la movilidad

Red vial restringida a nivel de los puentes

Drenaje insuficiente

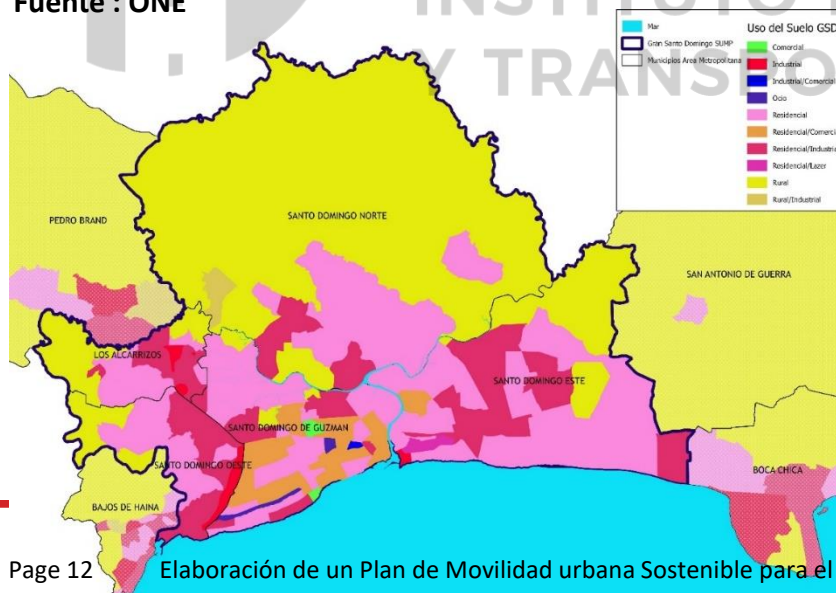


Desequilibrio entre el Distrito Nacional y los Municipios periféricos

Concentración de la mayoría de las actividades, recursos y servicios en el DN
Situación amenazada por un crecimiento poblacional proyectado en la periferia

MUNICIPIO	POBLACIÓN 2018	EVOL. 2023	EVOL. 2028
Los Alcarrizos	322 000	9%	18%
SD Este	1 121 000	8%	16%
SD Guzman	1 030 000	3%	6%
SD Norte	625 000	11%	21%
SD Oeste	429 000	9%	17%
Total	3 527 000	7%	14%

Fuente : ONE



Universidades



Hospitales



Instituciones
gubernamentales

SYSLIA

El papel del sector público en el fortalecimiento

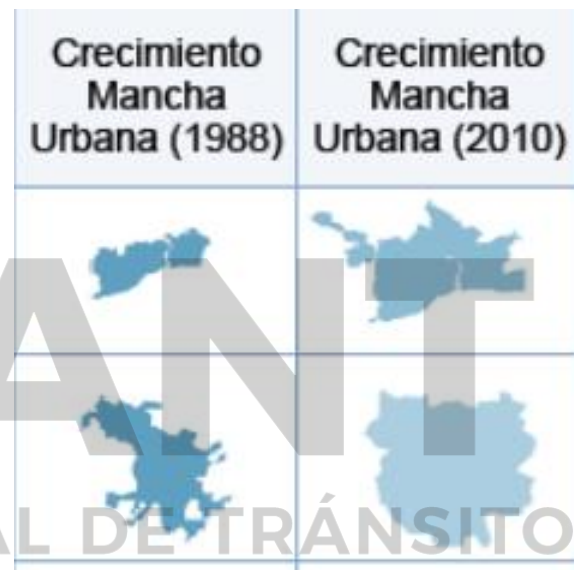
Consumo importante de suelos agrícolas y espacios naturales durante las últimas décadas

Falta de recursos para gerenciar las dinámicas urbanas
Reservas prediales

Registro catastral, esencial para el monitoreo del uso del suelo

Potencialidades para proteger o valorizar (zonas verdes, malecón)

Articulación de las políticas urbanas y de transporte



Arriba Santo Domingo, abajo Santiago de los Caballeros

Fuente : Elaborado por la DGODT, con datos de la ONE, 2006



3.



INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

La movilidad en el Gran Santo Domingo

SYSTRA

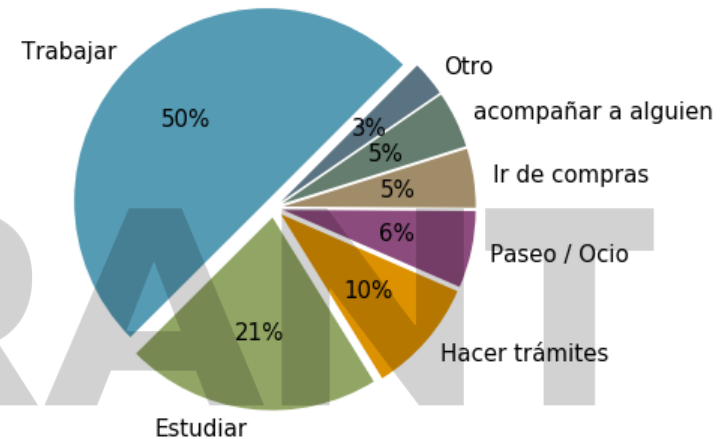
Movilidad relacionada principalmente con motivos obligatorios

70% de la población se desplazó el día anterior

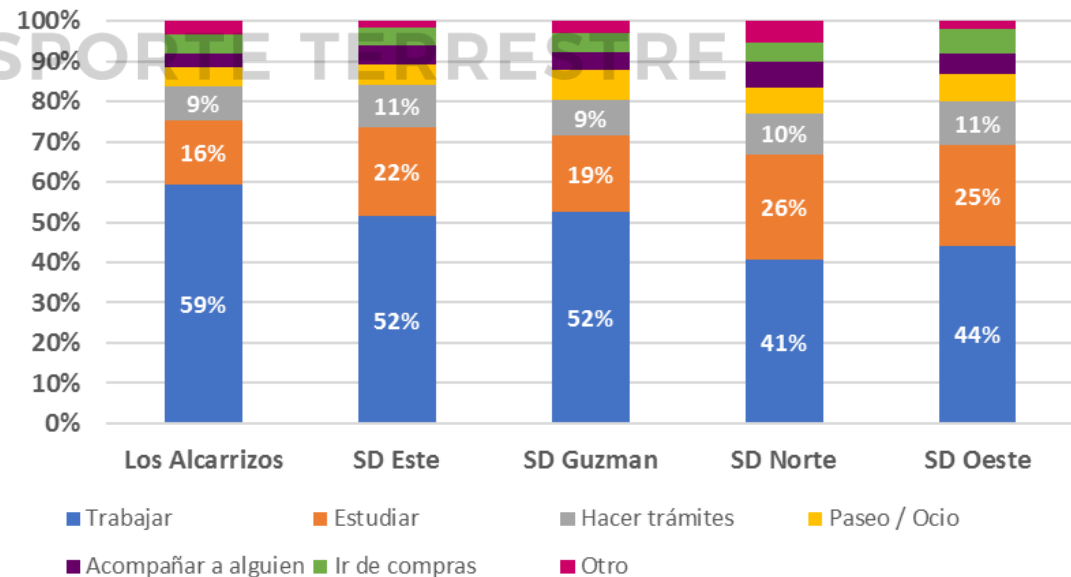
>65% entre los trabajadores

<35% entre los no empleados

Motivo del viaje (sin "domicilio")



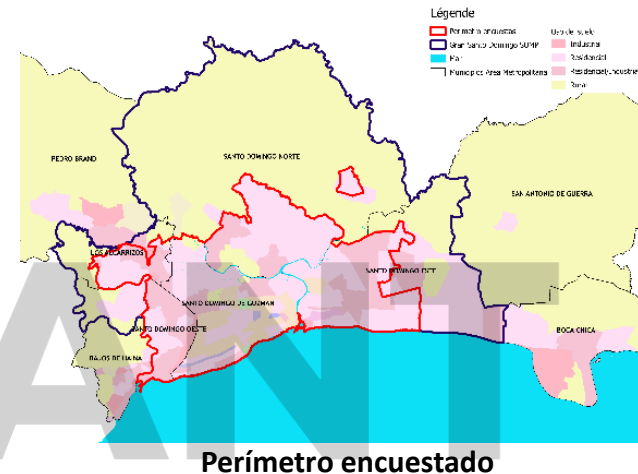
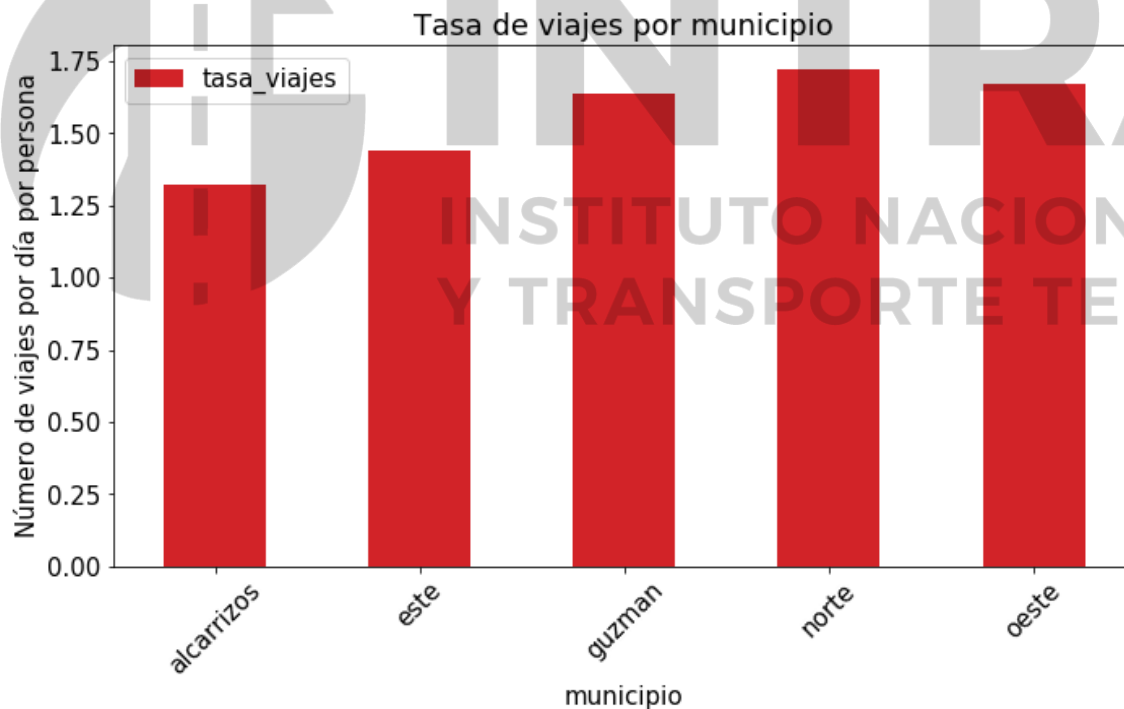
MUNICIPIO	POBLACION MOVIL
Los Alcarrazos	63%
SD Este	67%
SD Guzman	72%
SD Norte	77%
SD Oeste	75%
Total	71%



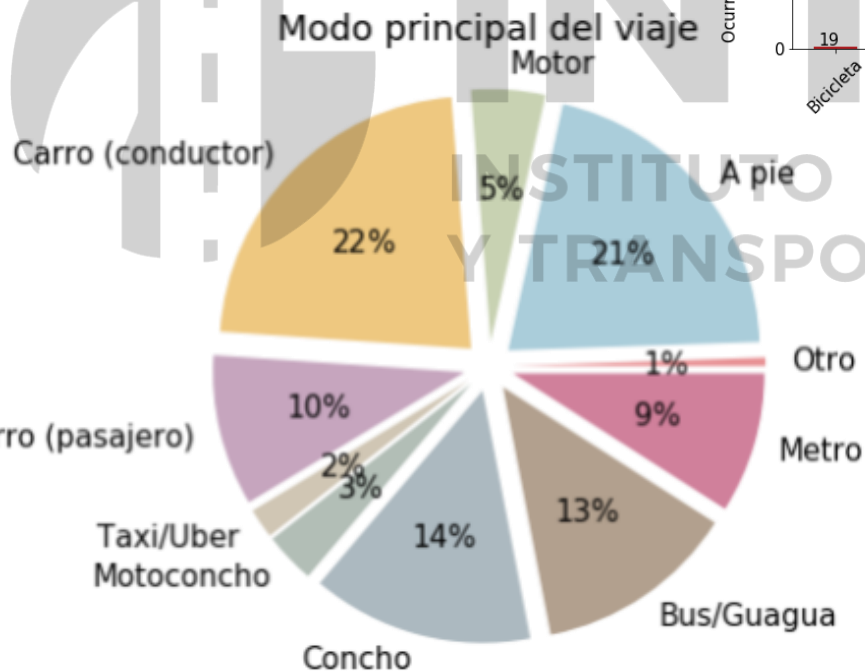
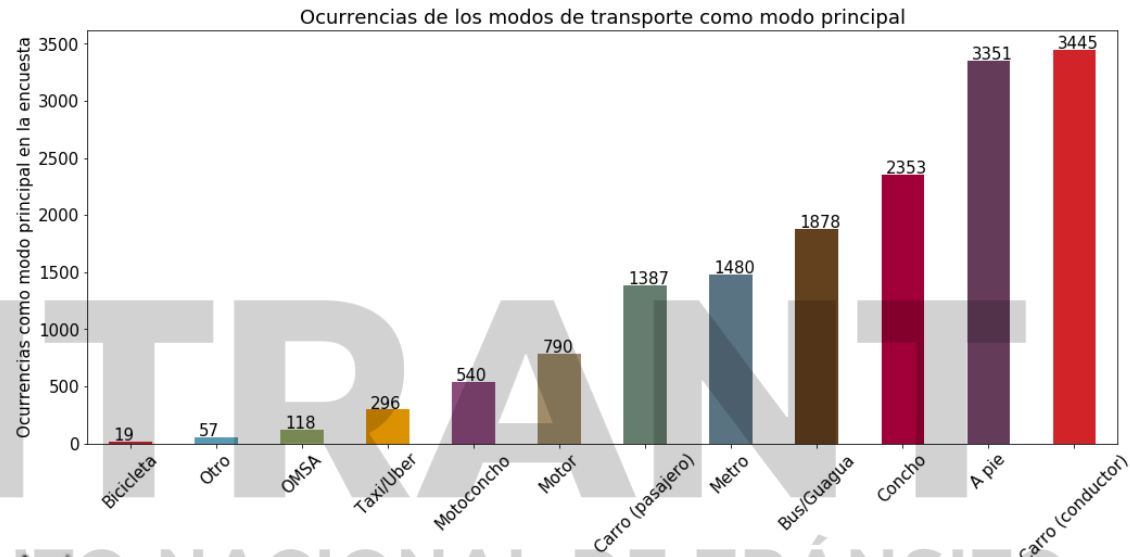
Una tasa de movilidad moderada

1,6 desplazamiento al día

De la población de más de 10 años y dentro del perímetro encuestado



Los modos de transporte



3 097 106 viajes diarios en el GSD

Reparto modal

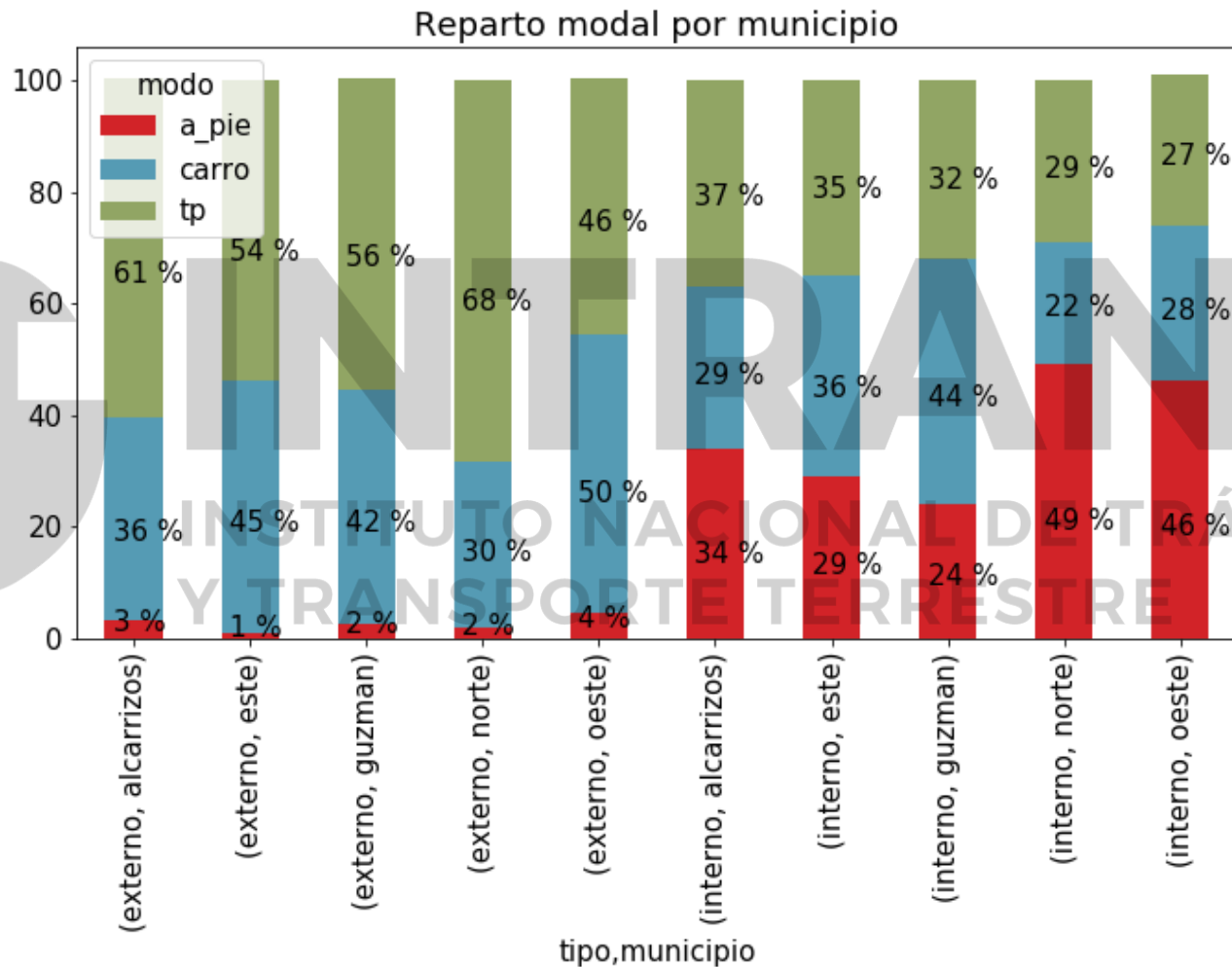
42% transporte privado

36% transporte públicos (9% Metro)

21% a pie

Menos de 1% bicicletas

Los modos de transporte

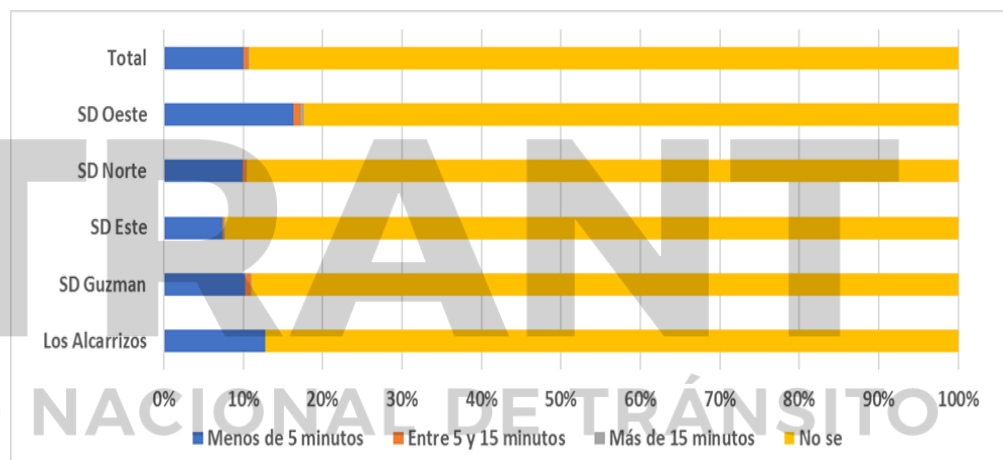


Uso del vehículo privado y estacionamiento

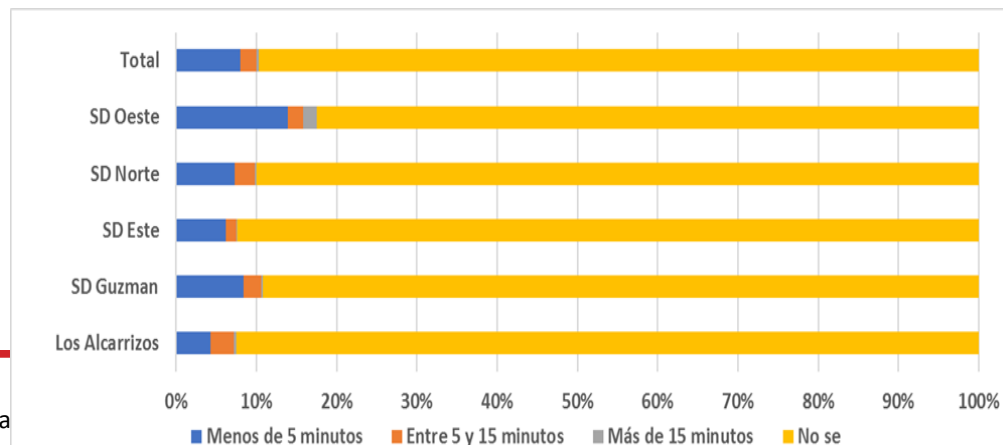
50% de hogares están motorizados
22% de cuota modal (conductor)
10% de cuota modal (pasajero)

MUNICIPIO	NUMERO DE VEHÍCULOS	VEHÍCULOS POR MIL HABITANTES
Los Alcarrizos	0,38	114
SD Este	0,47	143
SD Guzman	0,65	220
SD Norte	0,41	108
SD Oeste	0,61	192

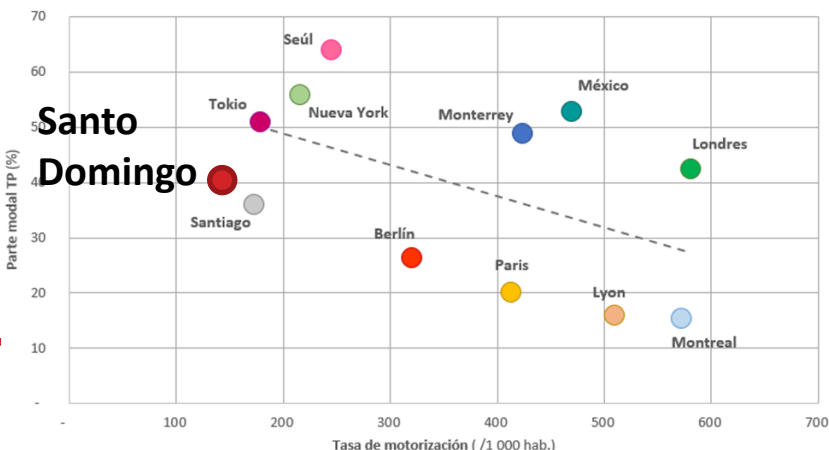
Tiempo de búsqueda de parqueo en el domicilio



Tiempo de búsqueda de parqueo en la ocupación principal



Tasa de motorización (/1 000 hab.) VS Parte modal TP (%)



le para

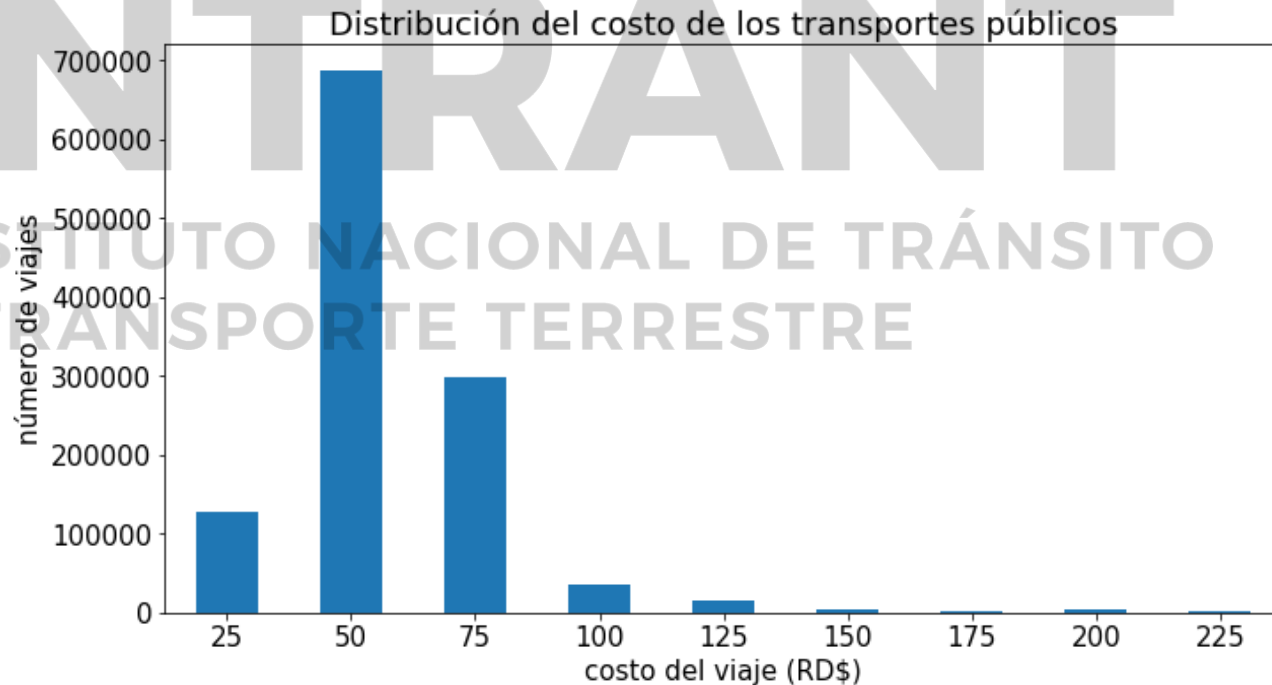
Importe invertido en los desplazamientos

55 RD\$ por viaje

0,3 transbordos en promedio

Gasto constante independientemente de su ocupación principal

MUNICIPIO	MONTO POR VIAJE
Los Alcarrazos	45
SD Este	50
SD Guzman	60
SD Norte	50
SD Oeste	45
Total	55

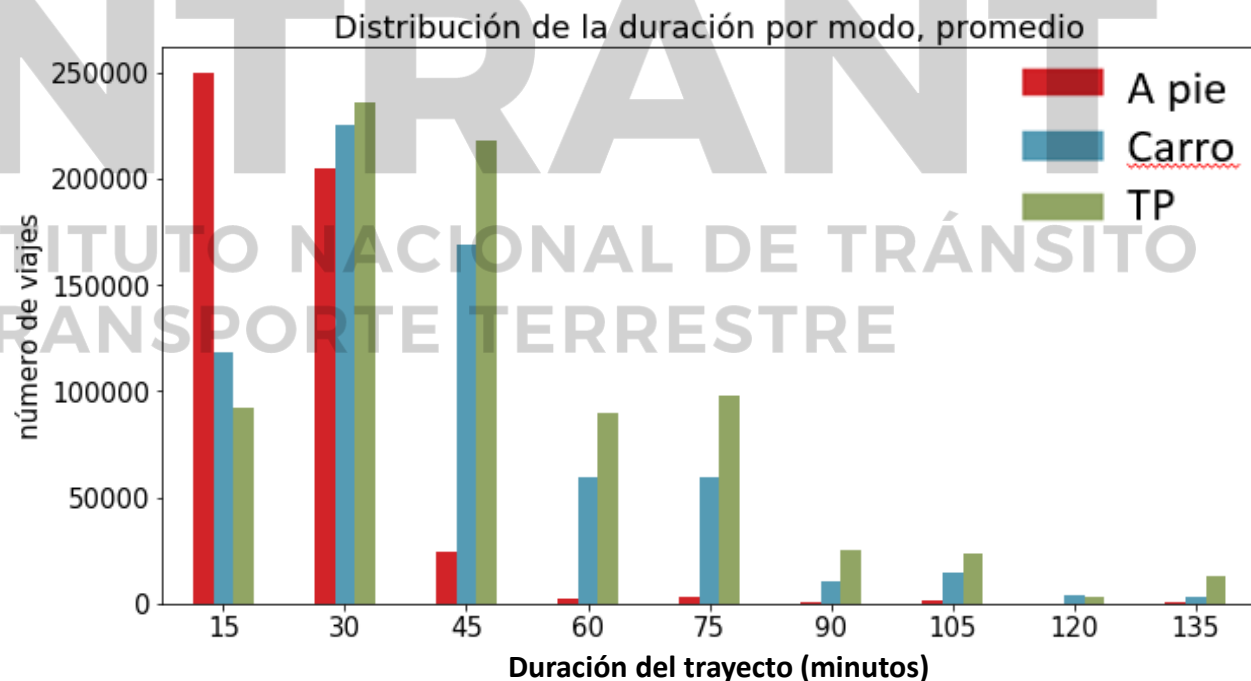


Tiempo dedicado en los desplazamientos

1h15 por viaje

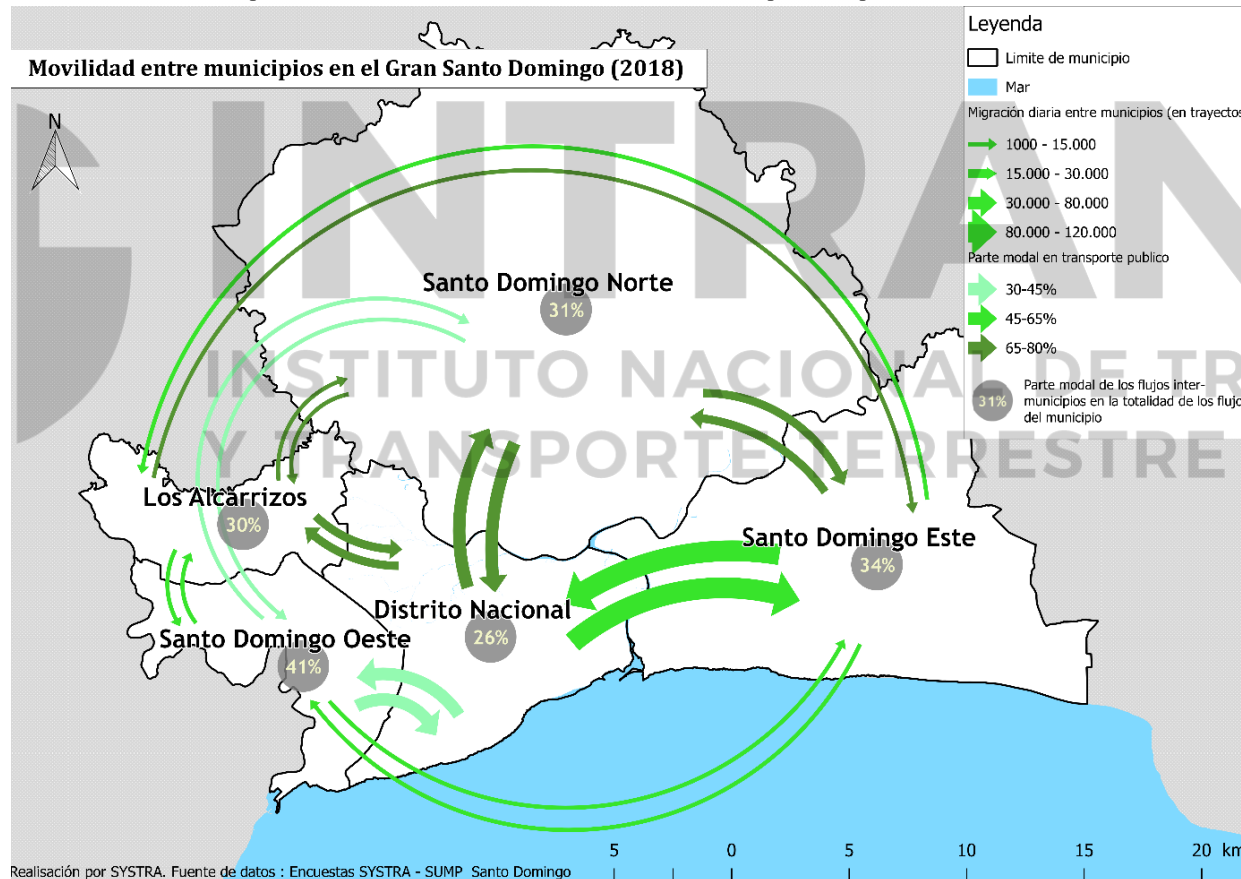
Demora de tiempo significativa

MUNICIPIO	TIEMPO POR VIAJE
Los Alcarrizos	1h30
SD Este	1h20
SD <u>Guzman</u>	1h10
SD Norte	1h25
SD Oeste	1h
Total	1h15



Demanda intra e inter-municipios

La mayoría de los desplazamientos se realizan dentro de los Municipios de origen
Polarización de los desplazamientos inter-municipios por el Distrito Nacional

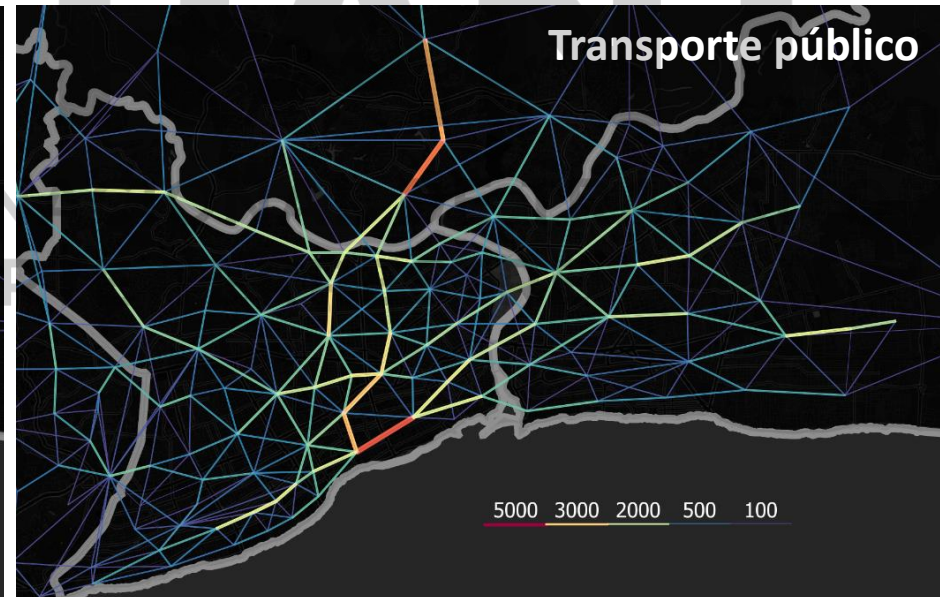
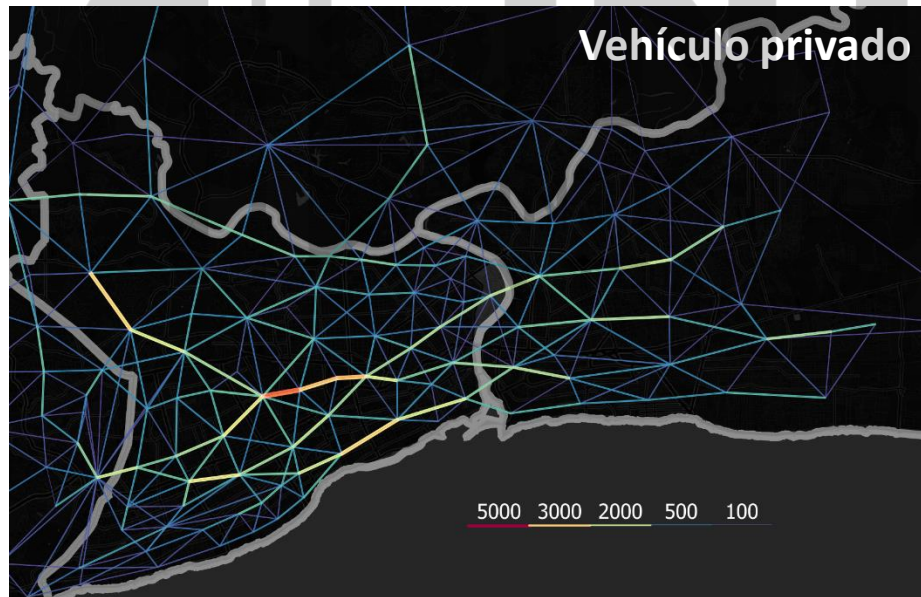


Demanda por origen - destino



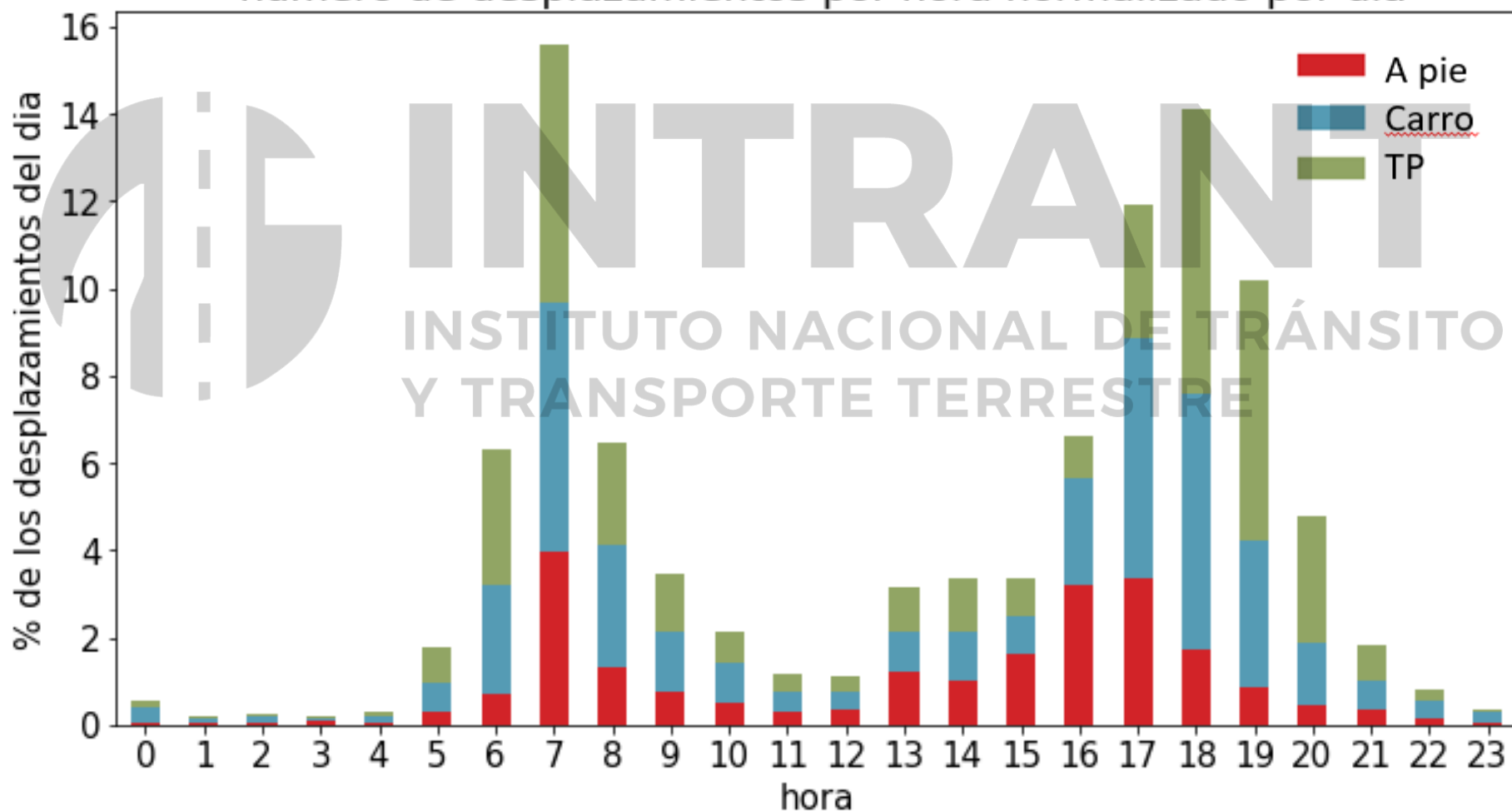
Demanda por corredores

Mayor demanda en vehículo privado: corredores este-oeste
Mayor demanda en transportes públicos: corredor norte-sur



Perfil horario

número de desplazamientos por hora normalizado por día



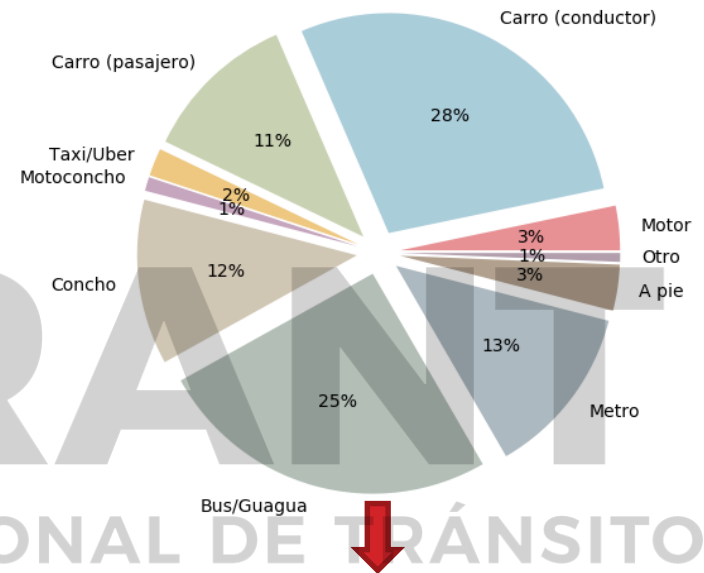
Contaminación ambiental debida al transporte

Contribución del 20% en las emisiones de CO2 de los habitantes del GSD

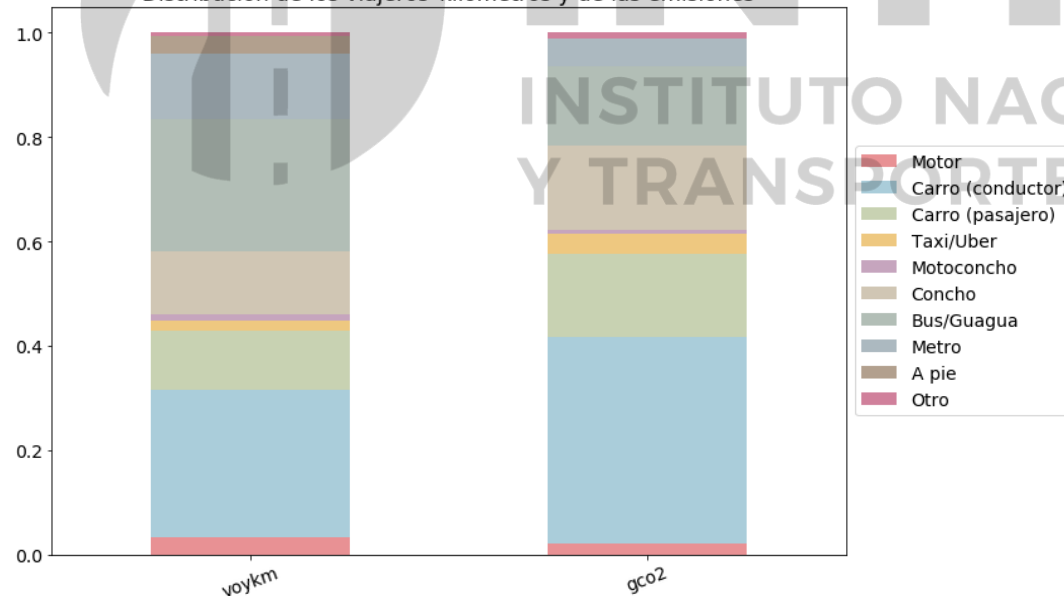
428 kg de CO2 por año emitido por habitante

128 g de CO2 por viajero*km

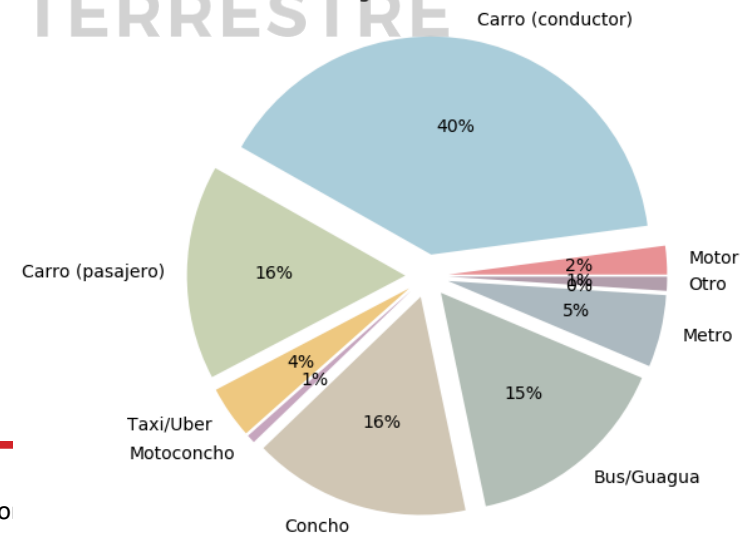
Distribución de los viajeros*kilometros entre los modos



Distribución de los viajeros*kilometros y de las emisiones



Distribución las emisiones de gas de efecto invernadero entre los modos





4.



INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

La oferta de transporte

SYSTRA

Un sistema de transporte masivo eficiente pero ya en el límite de su capacidad

El metro sirve los principales corredores pero esta saturado en hora pico

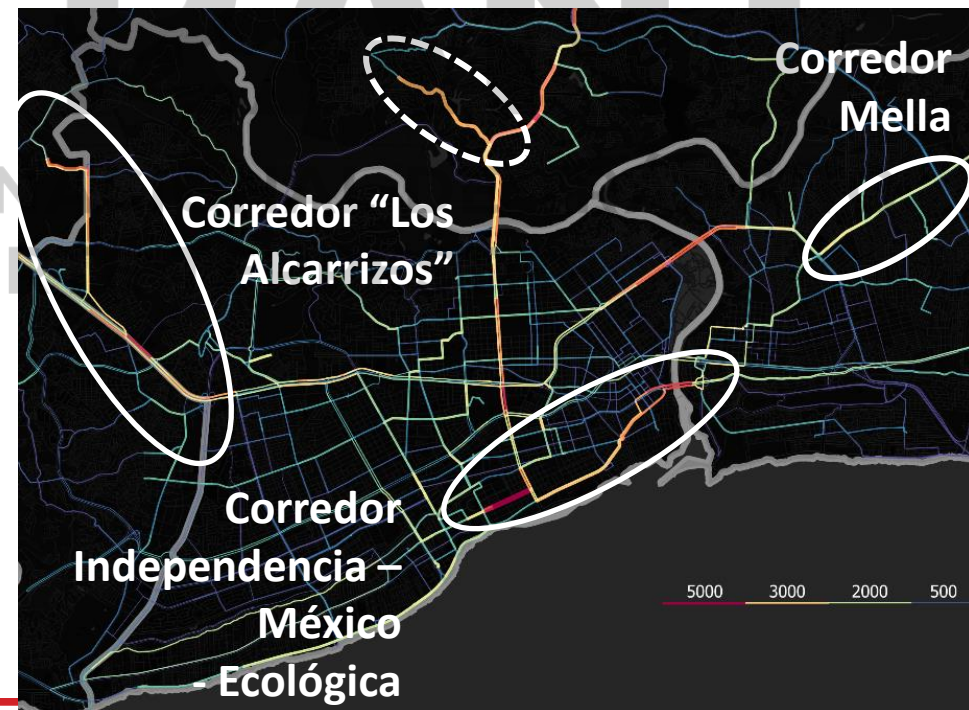
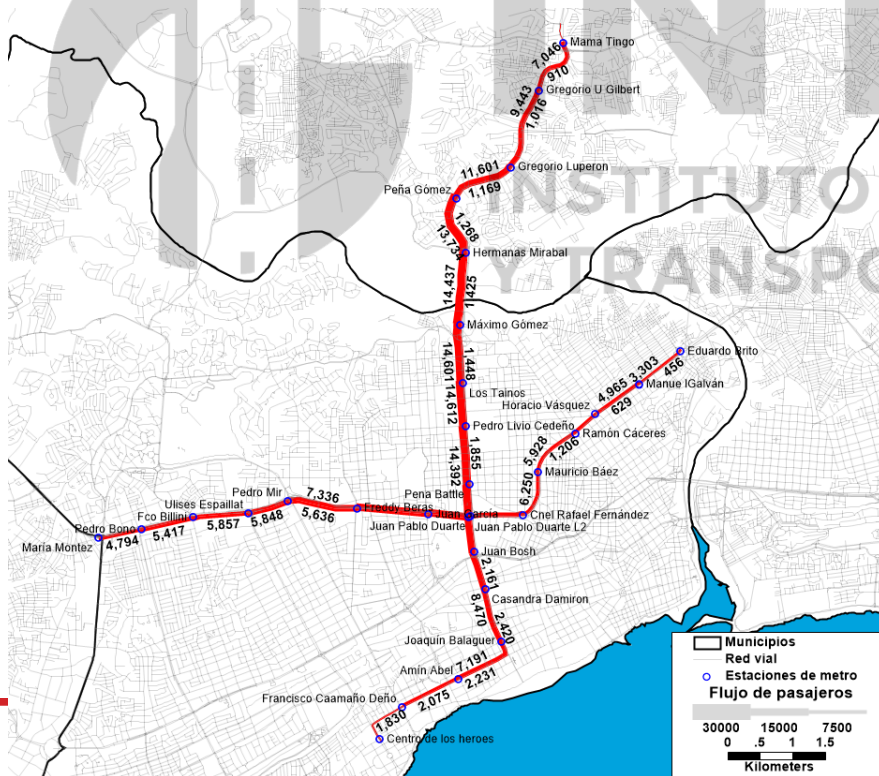
Existen corredores radiales de alta demanda sin transportes masivos

Corredor “Los Alcarrazos”

Corredor Independencia – México – Ecológica

Corredor Mella

Demanda TP (líneas de deseo)



Una oferta de superficie diversa pero concentrada

Falta de servicios secundarios o locales:

Red vial restringida por los puentes

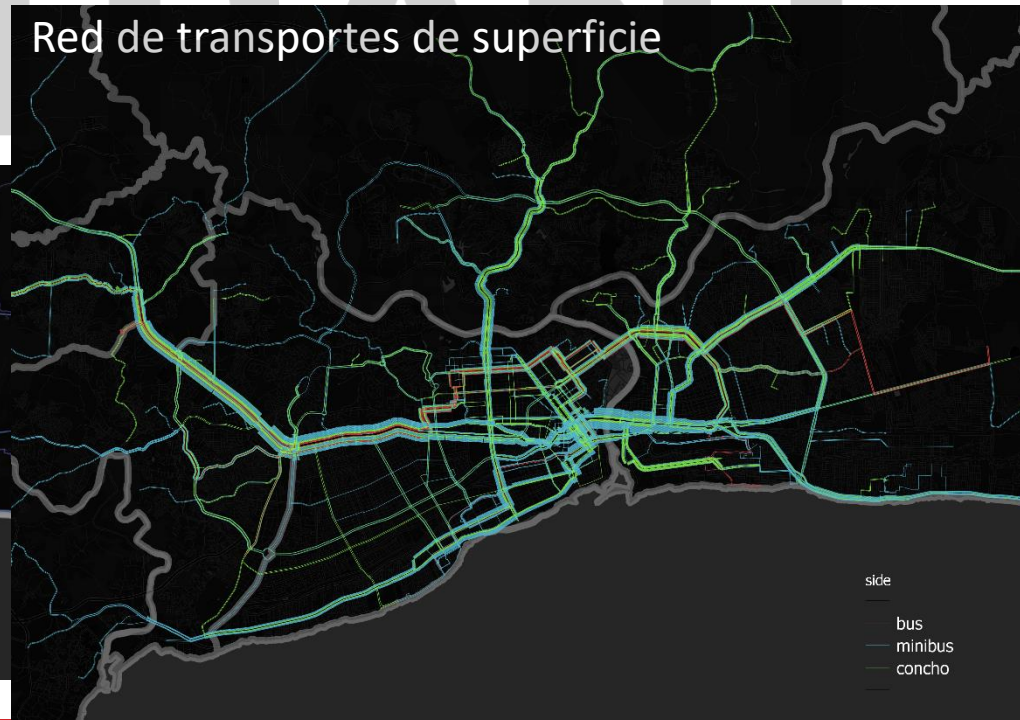
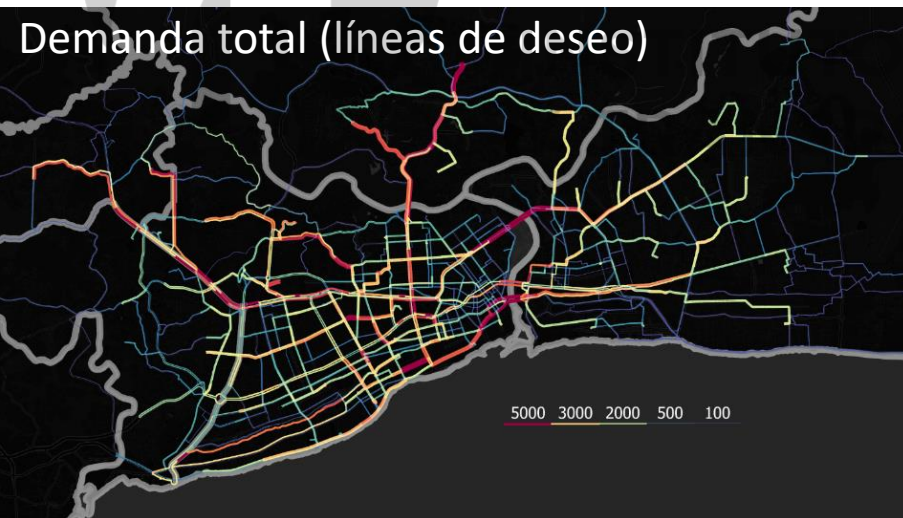
Red secundaria muy estrecha

Falta de regulación y congestión en la red primaria

**Conteos, encuestas de ocupación visuales
y recolección de la oferta informal
previstos en las próximas semanas**

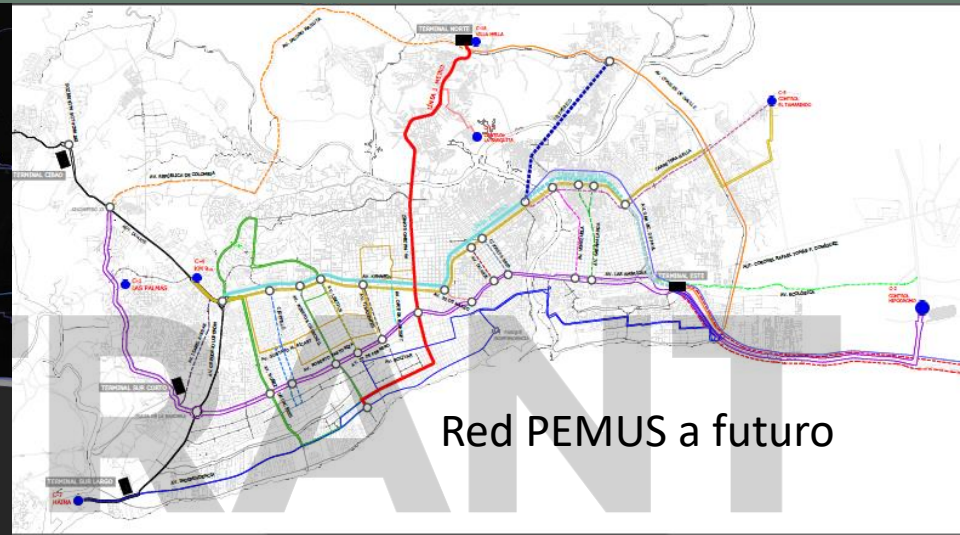
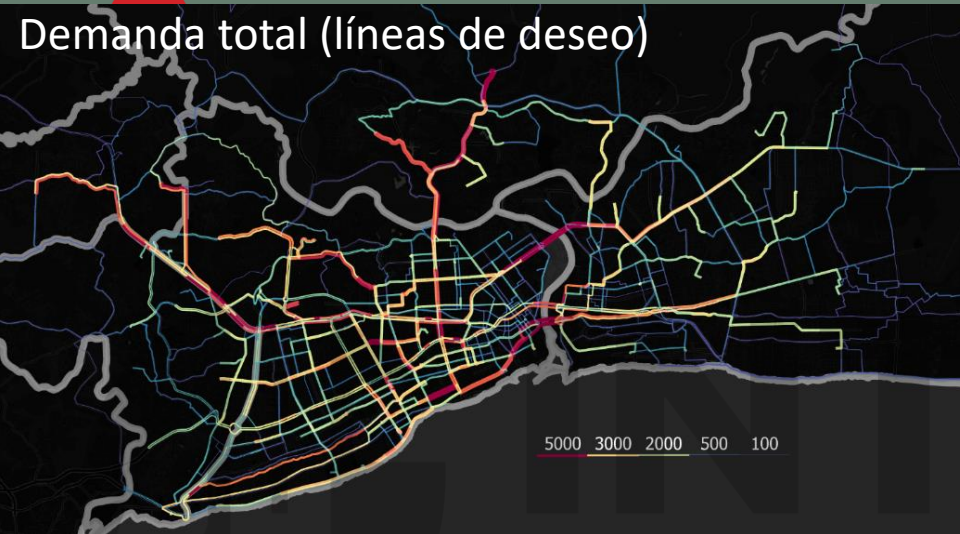
Red de transportes de superficie

Demanda total (líneas de deseo)



Una red proyectada coherente con la demanda actual

Demanda total (líneas de deseo)



5.



INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

Marco Institucional y Financiero

SYSTRA

Legados de un sistema centralizado

La creación del INTRANT, primer paso hacia una política de movilidad integrada

Aunque no tiene todas los recursos a mano

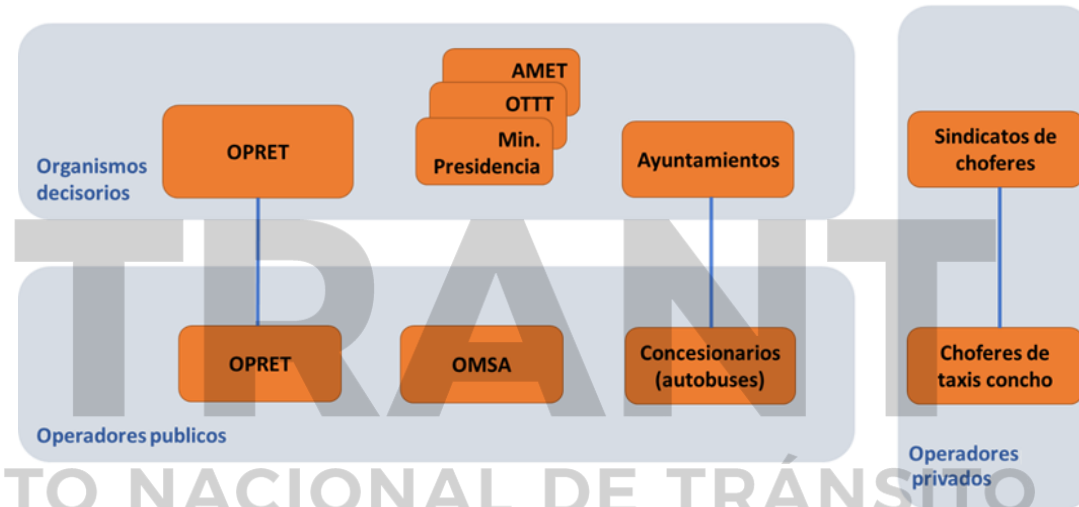
Tema de la efectividad de las entidades competentes (ley 63-17)

Limitación de los Municipios en sus recursos

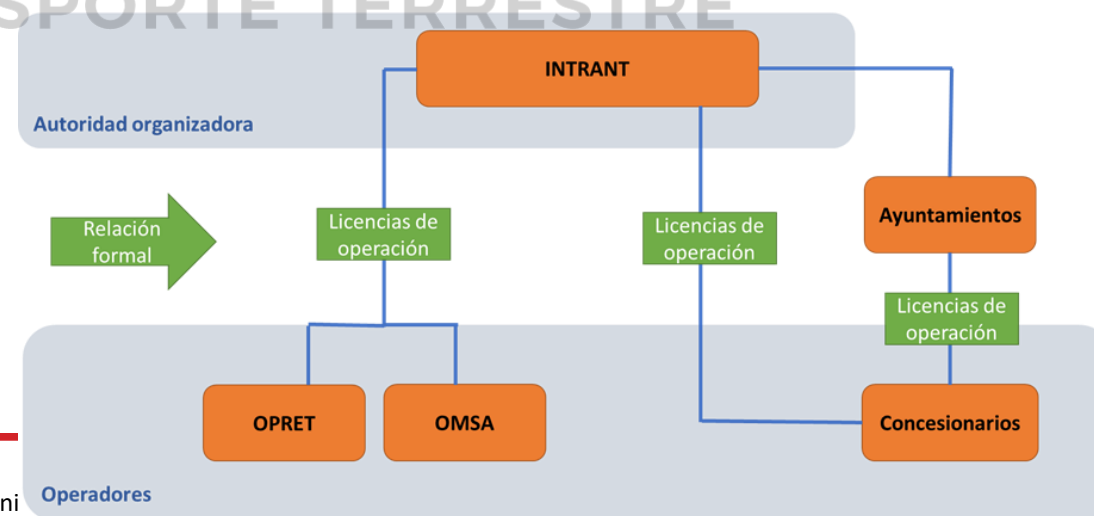
Usos y transformación en curso afectan el funcionamiento de la organización

Riesgo vinculado a la discontinuidad de las políticas públicas a nivel estatal

El Transporte publico en Santo Domingo antes de la Ley 63-17

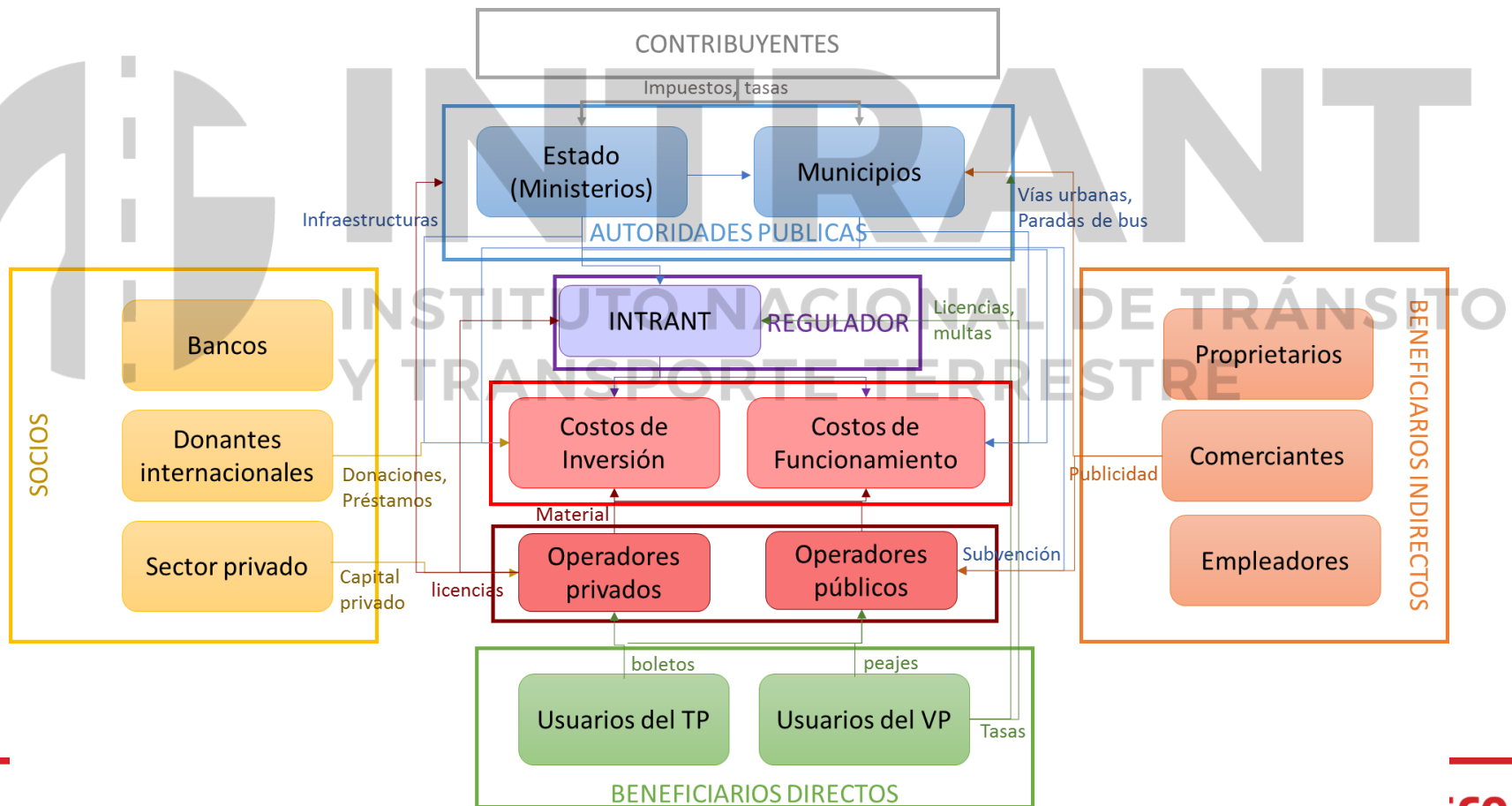


El Transporte publico en Santo Domingo según la Ley 63-17



Un balance frágil

Falta de correlación de los fondos de inversión y operación-mantenimiento Fuentes de recursos no considerados

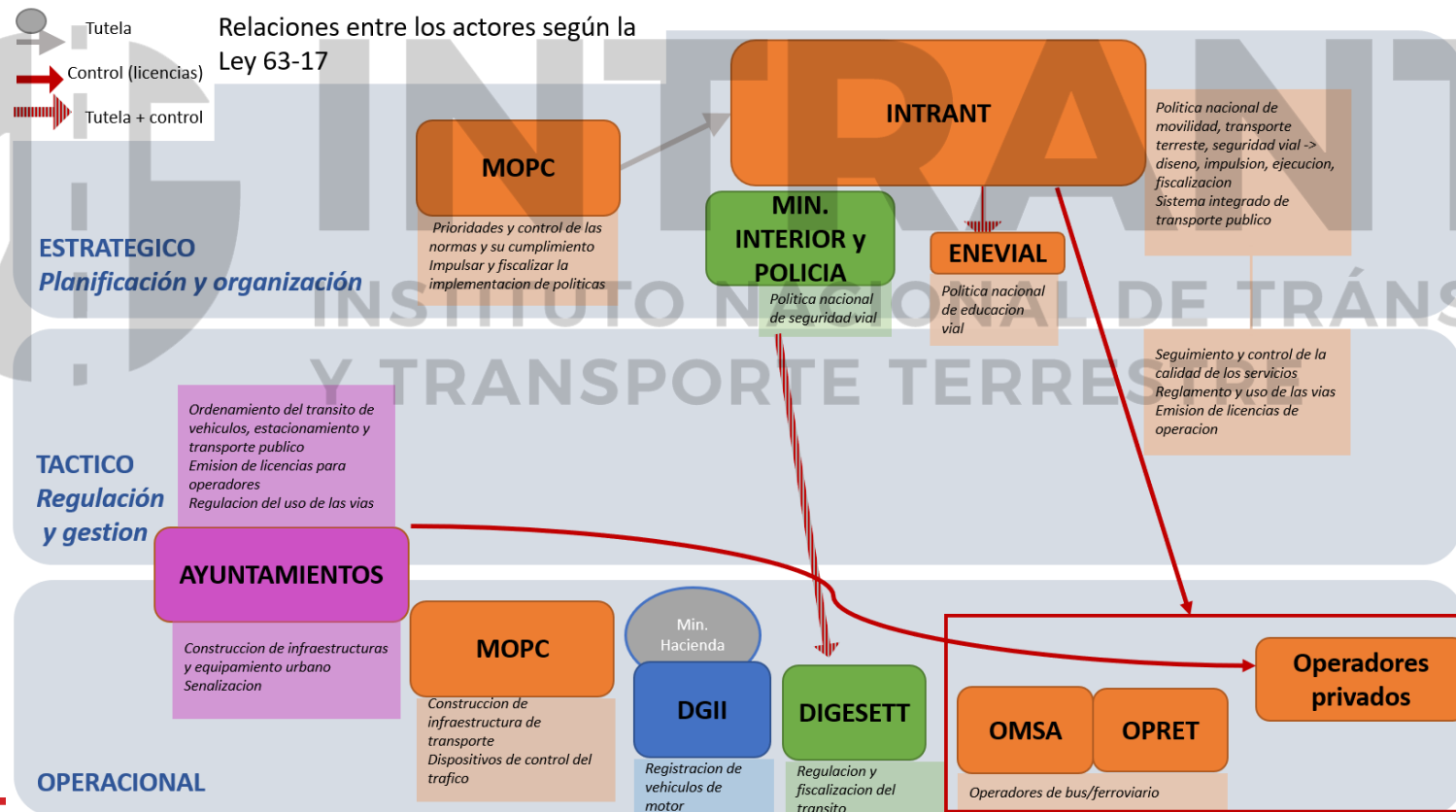


Una estructuración en curso y temas para apropiarse

Coherencia global del financiamiento de los transportes

Política tarifaria

Definición de la relación entre el INTRANT y los operadores





6.

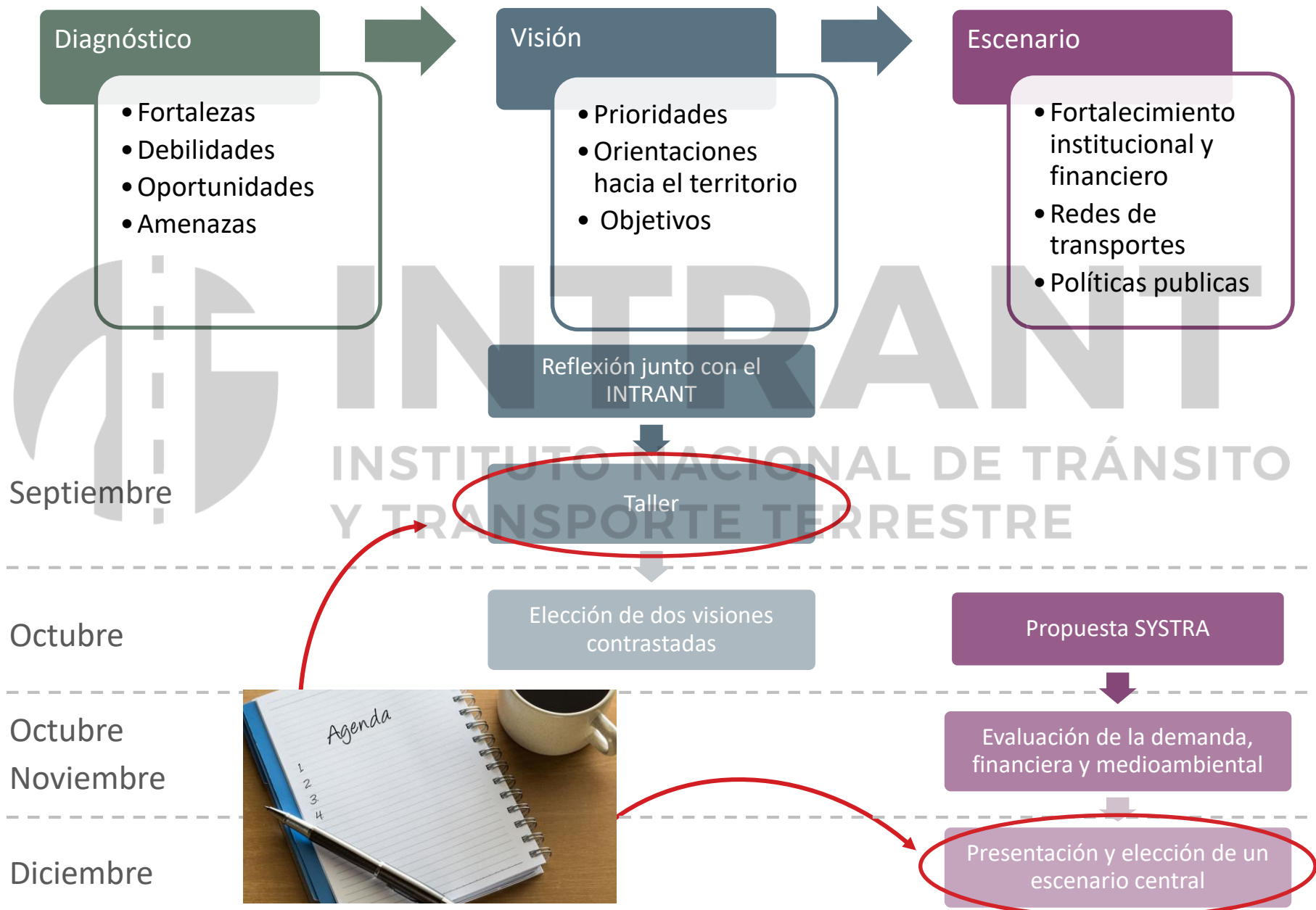


INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

Próximos pasos

SYSTRA

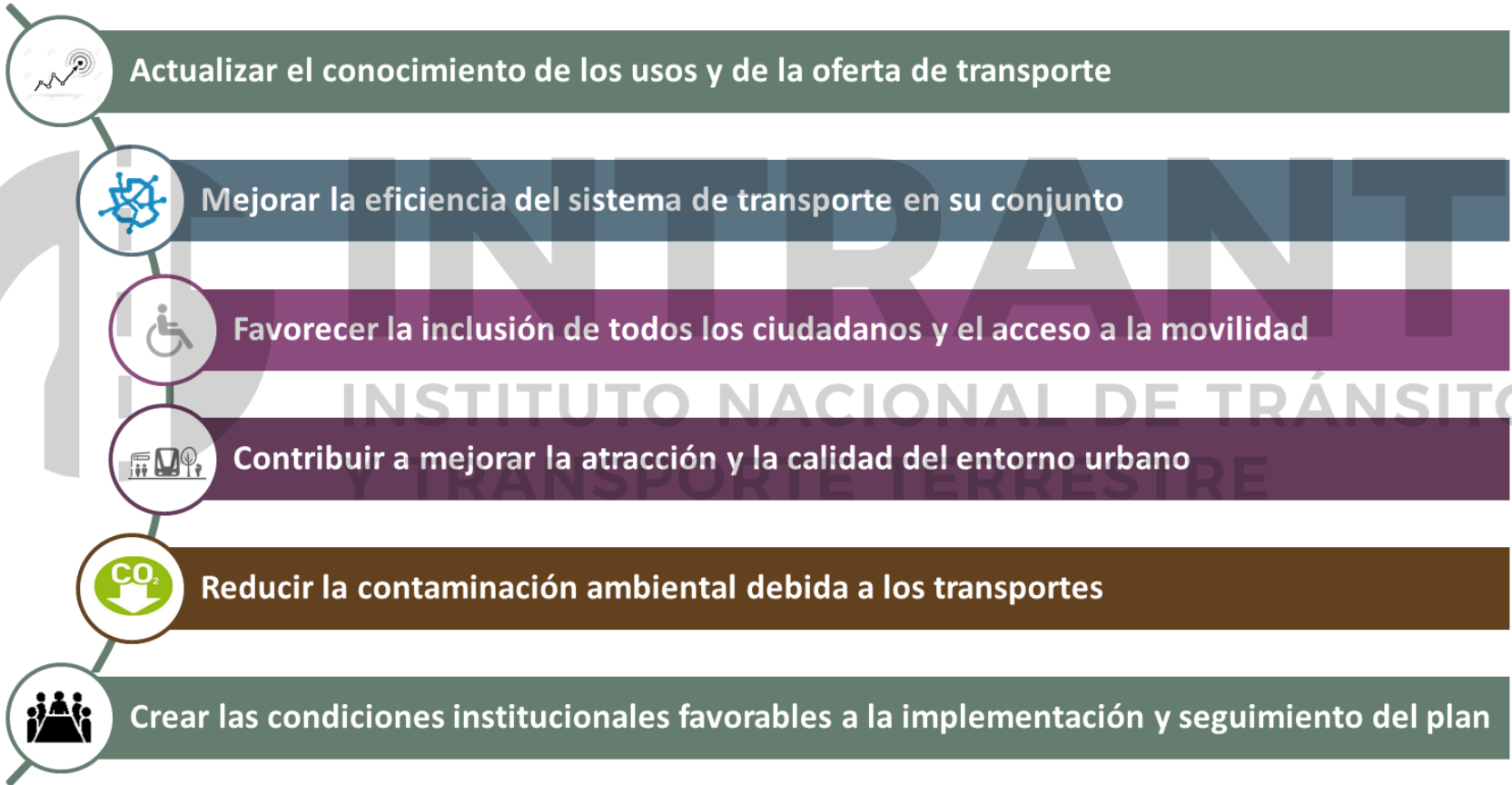
Gracias por su atención!



Gracias por su atención!



El PMUS de Santo Domingo



2.



INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

El territorio del Gran Santo Domingo

SYSTRA

Contribuir a mejorar la atracción y la calidad del entorno urbano

FORTALEZAS

Potencialidades : areas verdes, malecón
Base de documentos de planeación

- Plan de seguridad vial 2017-2020
- Plan Municipal de Desarrollo del Distrito Nacional que fija como lineamiento 1 = ciudad caminable y que crece, 2 = civismo y desarrollo humano

DEBILIDADES

Zonas vulnerables por causa de riesgos naturales
Desequilibrio del territorio en terminos de servicios y infraestructuras
Estado de los ordenamientos publicos e invasion de los mismos por usos irregulares
Desconocimiento del catastro
Alto nivel de accidentes de tránsito (el doble de la media de America Latina)

OPORTUNIDADES

Generar renovación urbana mediante proyectos de transporte o politicas en favor de modos non motorizados

AMENAZAS

Preponderancia del sector privado
Ausencia de una entidad responsable por la planificación y a la formulación de una política de ordenación, así como reservas prediales
Organización super centralizada que no contaría con los Municipios

Favorecer la inclusión de todos los ciudadanos y el acceso a la movilidad

FORTALEZAS

Sensibilidad y conciencia ya elevada respecto al tema de la movilidad

Representantes e instancias de proximidad existentes y operativas : juntas de vecinos, mesas de trabajo, presupuesto participativo

Población « conectada »

Creación de universidad en Santo Domingo Este, primer paso de un reequilibrio del territorio

DEBILIDADES

Estructura concéntrica de la metropolis y fragmentada por el rio Ozama

Mujeres e inactivos presentan una tasa de movilidad inferior

Infraestructuras inadecuadas al uso de modos no motorizados (alternativas al VP)

Costo actual del transporte = 30% de los recursos de las familias más pobres del centro urbano

Trama vial en los barrios marginalizados (en Los Alcarrizos, menos de 30% del acceso a la vivienda se hace por calle/carretera asfaltada)

OPORTUNIDADES

Desarrollo de una política tarifaria en curso por el INTRANT

Baja del importe invertido en los transportes por los hogares como consecuencia del desarrollo de una red de transportes públicos

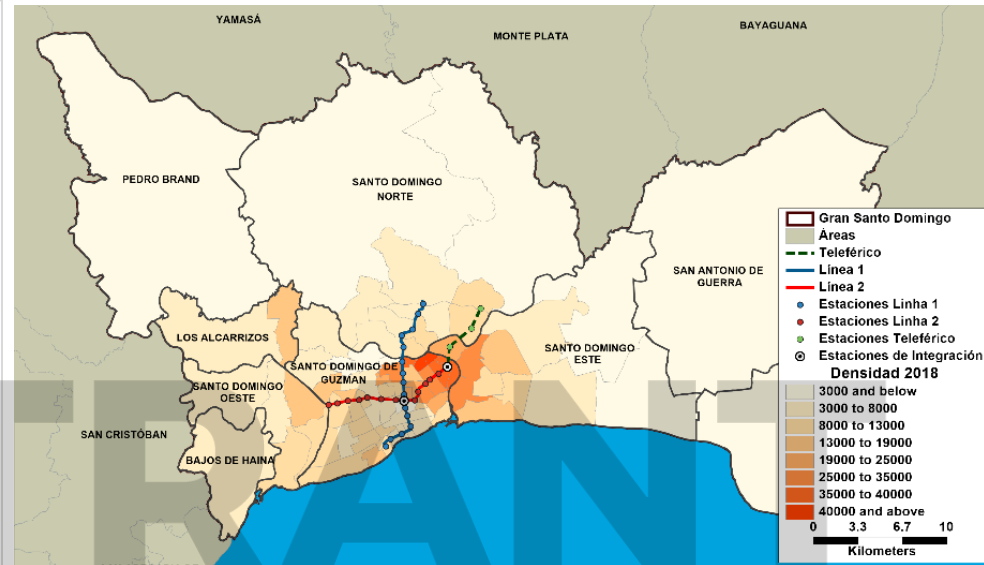
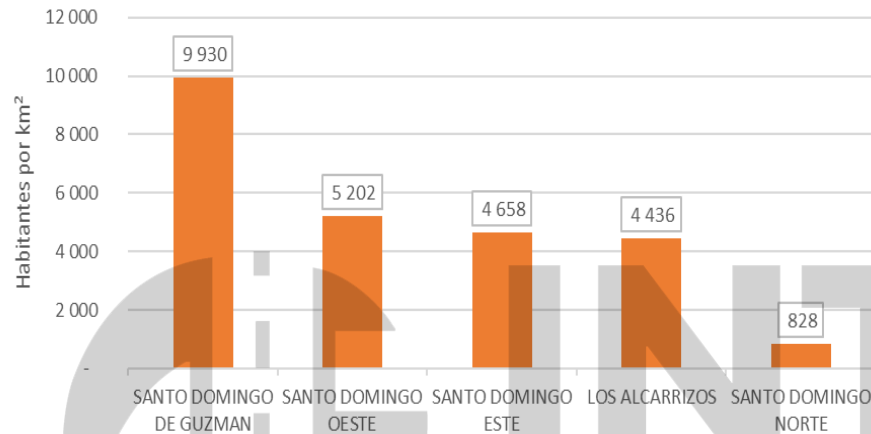
Proyecto de metrobuses + metrocable que ofrecería una conexión con los hogares perifericos

AMENAZAS

Marginalización de los municipios, incluso periféricos, garantes de un reordenamiento inclusivo

Un territorio contrastado

Densidad poblacional por municipio en el Gran Santo Domingo (Censo 2010)

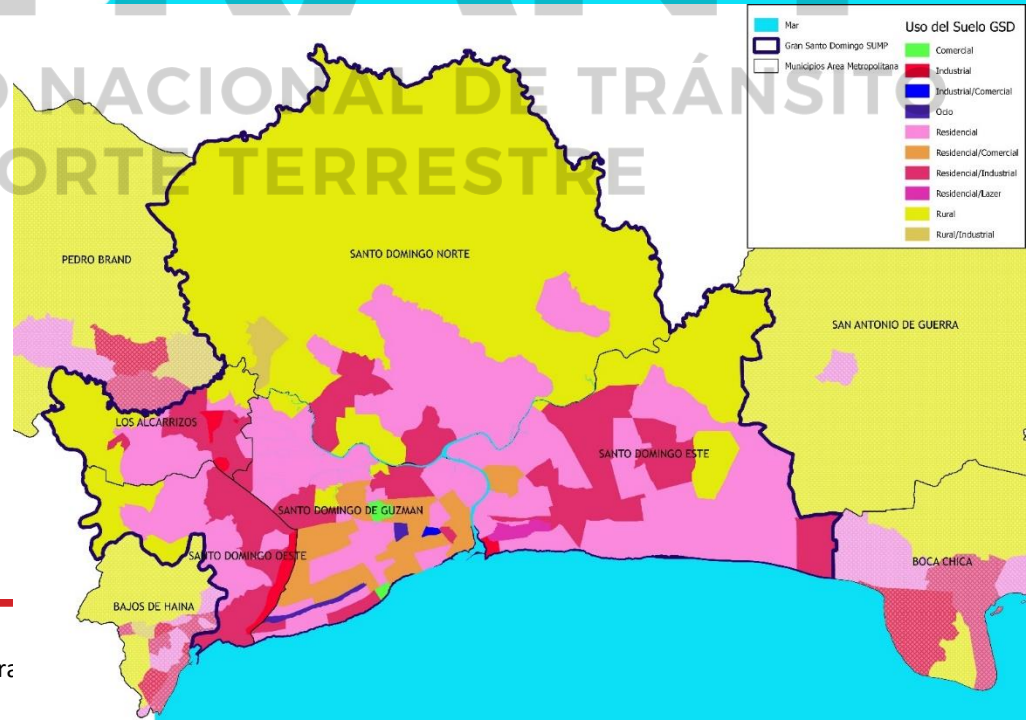
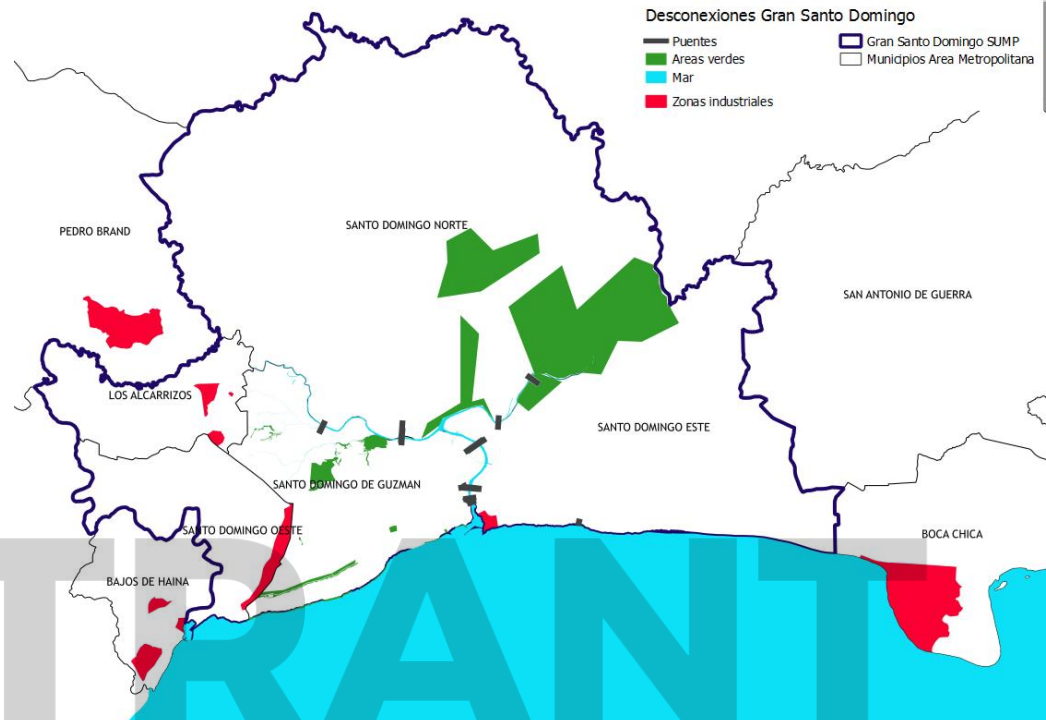
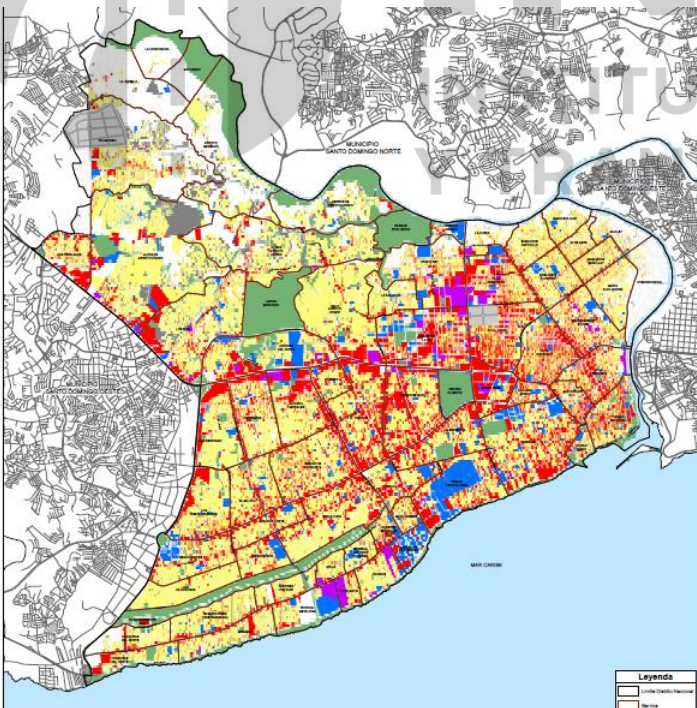


Un territorio contrastado

Expansión urbana intensa desde 1988

Suelo rural consumido :

- 200 km² en el Gran Santo Domingo
- 50 km² en Santiago de los Caballeros

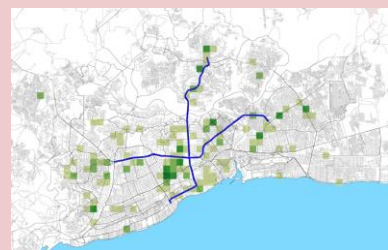


ible para

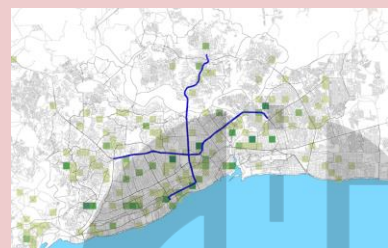
Presencia en todo el Gran Santo Domingo

Concentración en el Distrito Nacional

Periferia del Gran Santo Domingo



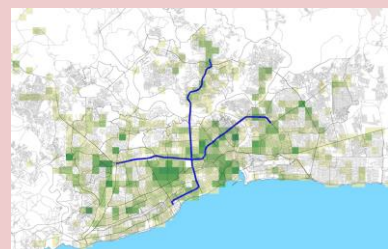
Clínicas



Escuelas



Bancos



Establecimientos
comerciales



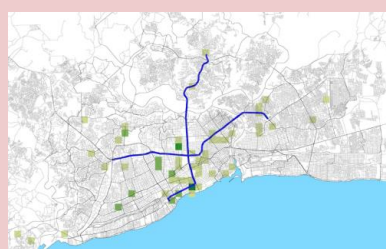
Centros
commerciales



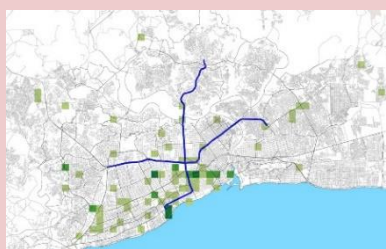
Hosteles



Universidades



Hospitales



Instituciones
gubernamentales



Industriales

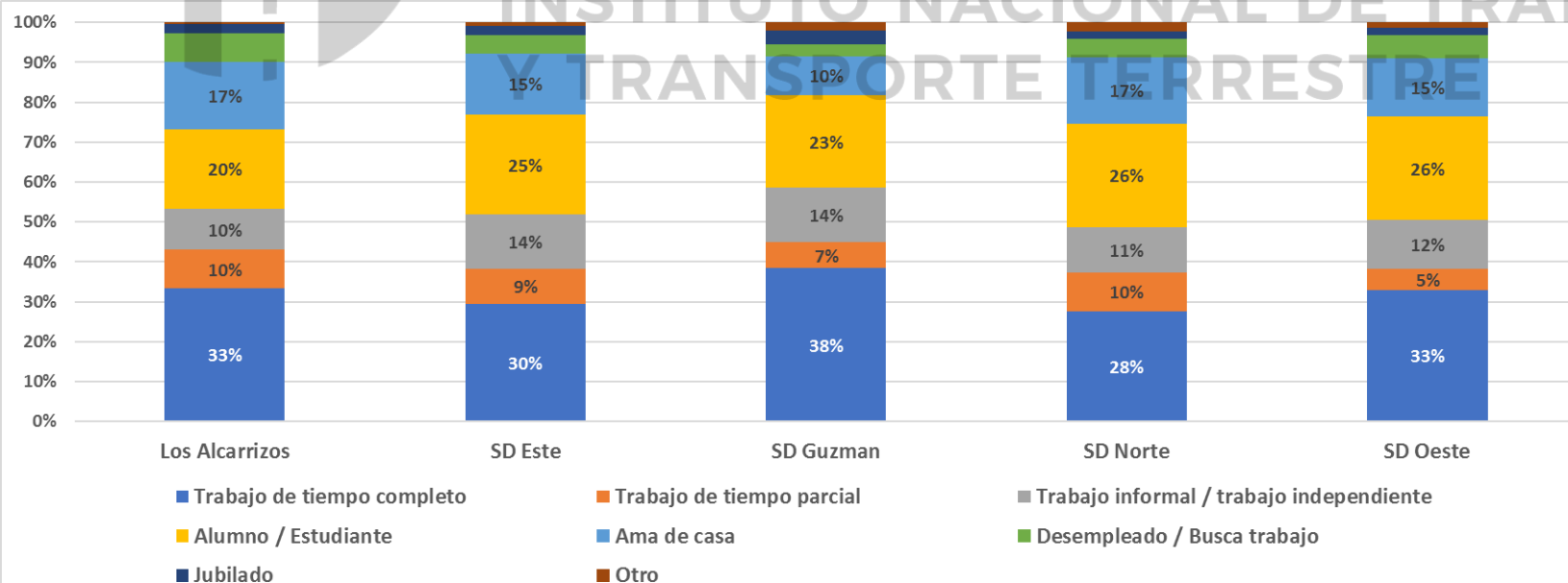
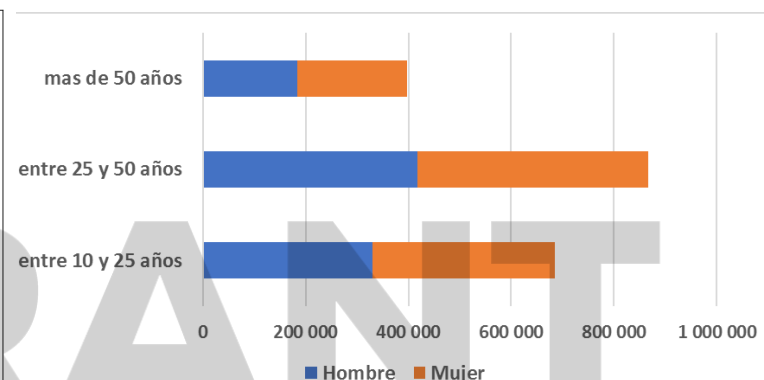
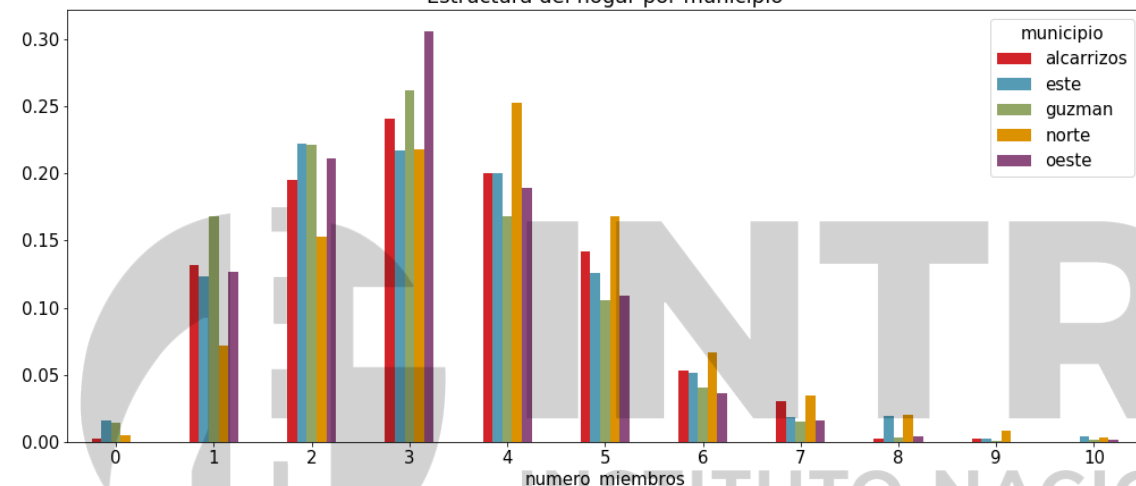
Muchos equipamientos
mayores lejos de las
líneas estructurantes de
transporte (malls,
hosteles)

Concentración de las
actividades de alta
valor añadida en el
Distrito Nacional
(universidades,
instituciones)

Sociología del Gran Santo Domingo



Estructura del hogar por municipio



Proyecciones de crecimiento

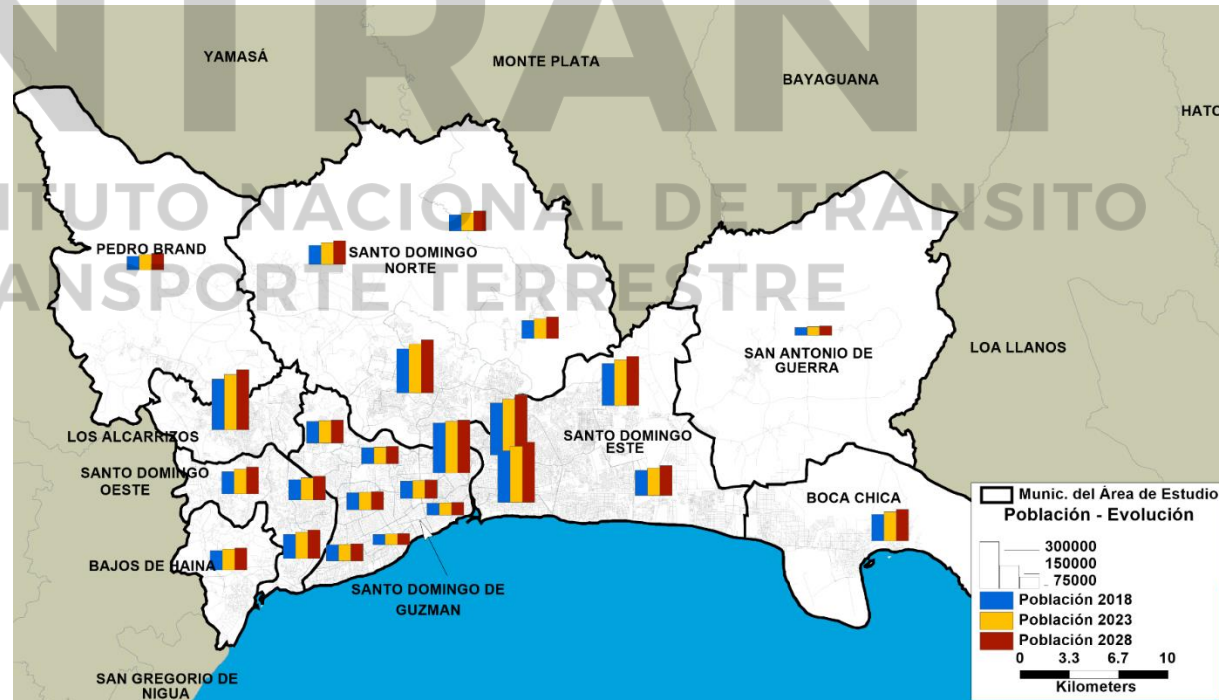
Desarrollo poblacional adelantado en la perifería

Desarrollo económico sostenido

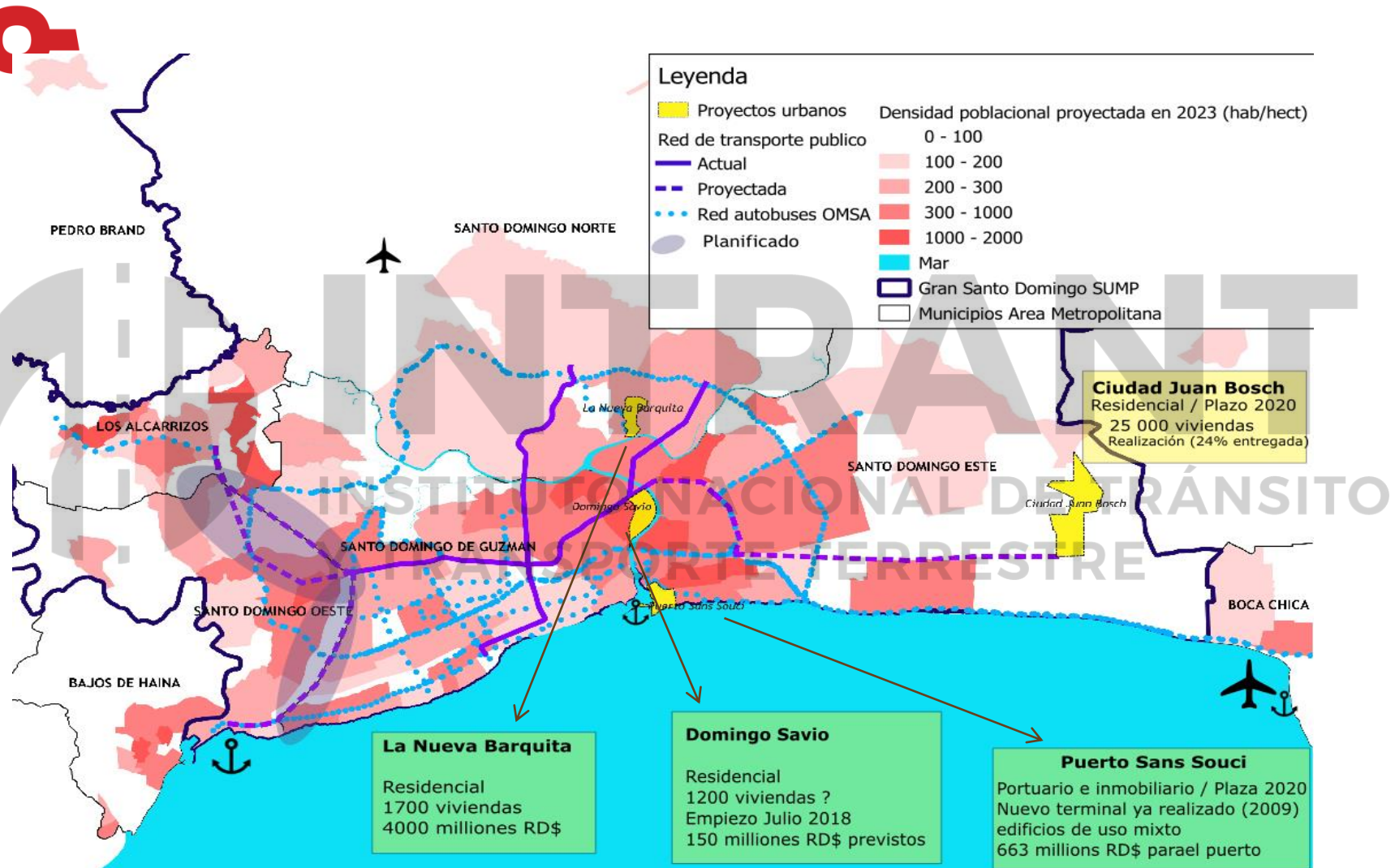
● + 25% en 2023

● + 57% en 2028

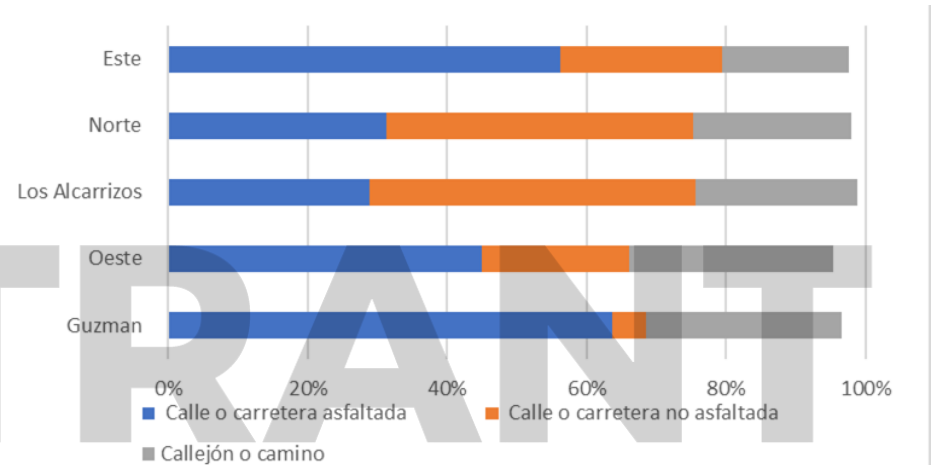
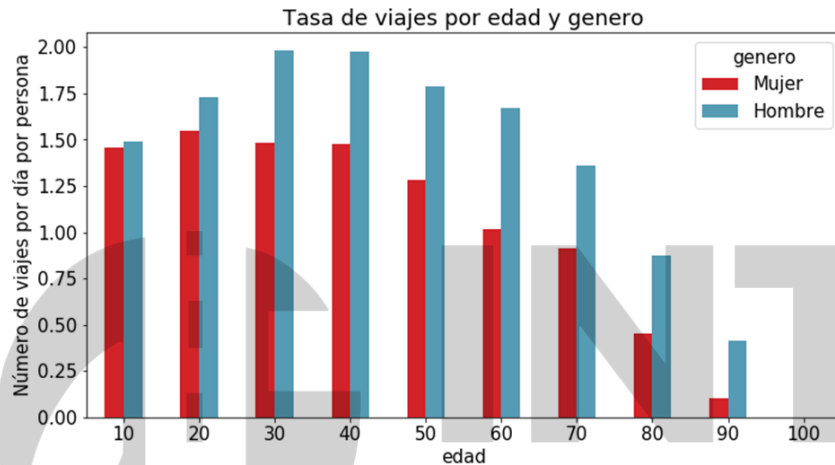
MUNICIPIO	POBLACIÓN 2018	EVOL. 2023	EVOL. 2028
Los Alcarrizos	322 000	9%	18%
SD Este	1 121 000	8%	16%
SD Guzman	1 030 000	3%	6%
SD Norte	625 000	11%	21%
SD Oeste	429 000	9%	17%
Total	3 527 000	7%	14%



Desarrollo urbano



Acceso a la movilidad



MUNICIPIO	MONTO DIARIO	REPRESENTATIVIDAD	TIEMPO DIARIO	REPRESENTATIVIDAD
Estudiantes	50	29%	1h	100%
Trabajadores	55	29%	1h20	100%
Alma de casa	55	34%	1h05	100%
Desempleados	50	48%	1h	100%
Jubilados	100	44%	1h	100%
Total	55	30%	1h15	100%

Grupo focal Juntas de vecinos

Dos ejes de trabajo para mejorar la movilidad

- Educación de los ciudadanos
- Integración o coordinación institucional

PEATON	VIAS	PARQUEOS	TRANSITO, CONGESTION	TRANSPORTE PUBLICO	EDUCACION	REGULACION
Aceras en mal estado	Falta de contenes	Falta de parqueos públicos	Convivencia del transporte de carga y del público que ralentiza la circulación	Falta de oferta de transporte colectivo	Educación sobre movilidad a mejorar	No está claro el uso del espacio publico
Diferentes alturas	No existe o no se mantiene drenaje pluvial	Uso de la vialidad para parqueos	Embotellamientos que dificultan la circulación	Impacto positivo en la circulación por la implantación del teleférico	Trabajo cultural para que los colegios promuevan el transporte escolar	Ausencia de la planificación y control por parte del estado -> iniciativas privadas
Invasiones de las aceras (vendedores)	Asfaltado de las calles deficiente	Parqueos ilegales en comercios/establecimientos		Falta de conexiones al transporte colectivo	Ignorancia de los usuarios /falta de educación vial	Invasión de áreas verdes (conchos, guaguas, negocios)
Aceras rotas (movilidad reducida)	Accesos (se están cerrando las calles por causa de la inseguridad)	Estacionamiento de unidades invadiendo el barrio				Falta de aplicación de la ley
Aceras muy estrechas		Parqueos privados (restaurante, otro)				Reglamentación blanda para la oferta de taxi
						Ocupación del espacio público por los conchos
						Problemas de los conchos : seguridad, contaminación



3.



INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

La movilidad en el Gran Santo Domingo

SYSTRA

Actualizar el conocimiento de los usos y de la oferta de transporte

FORTALEZAS

Cooperación estrecha entre el INTRANT y los operadores estatales

Base de datos actualizada de la movilidad en el Gran Santo Domingo ya disponible (encuestas domiciliarias)

DEBILIDADES

Oferta es por 97% informal

Desconocimiento de la oferta de transporte de mercancías por el INTRANT

Falta de datos o herramientas de supervisión - de la demanda (conteos, encuestas)

- de la oferta (cumplimiento del nivel de servicio, rendimiento, etc.)

- Fracaso en el pasado de la plataforma de intercambio de información entre organismos públicos

OPORTUNIDADES

Transformación prevista de los transportistas en empresas, favorable al desarrollo de un proceso global, armonizado y periódico de levantamiento de información y control

- Para la adaptación de la oferta a la demanda
- Para la definición de objetivos de calidad de servicio
- Para la gestión de la demanda
- Proceso de emisión de nuevas licencias para los operadores de concho

AMENAZAS

Falta de datos de referencias

Dificultades para llevar a cabo trabajos de campo

Fracaso del establecimiento de relaciones de confianza y transparencia entre el INTRANT y los operadores

La población móvil

70% de la población se desplazó el día anterior

Varia según

- La ocupación principal
- El Municipio

OCCUPACION PRINCIPAL

TASA DE VIAJES

Trabajo de tiempo completo

91%

Trabajo de tiempo parcial

89%

Trabajo informal / trabajo independiente

66%

Alumno / Estudiante

71%

Desempleado / Busca trabajo

36%

Ama de casa

32%

Jubilado

34%

Otro

91%

Total

71%

MUNICIPIO

POBLACION MOVIL

Los Alcarrizos

63%

SD Este

67%

SD Guzman

72%

SD Norte

77%

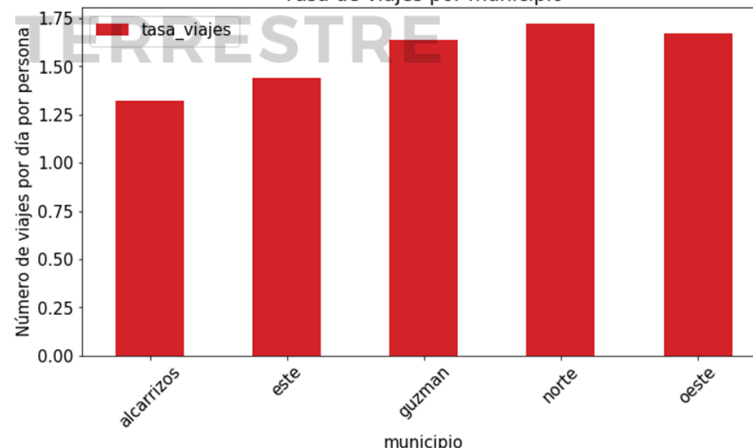
SD Oeste

75%

Total

71%

Tasa de viajes por municipio



Monto y tiempo dedicado

Monto promedio de 55 DOP

Bastante estable, desconocido de la mayoría de los respondientes

Tiempo de viaje promedio 1h15

Variación hasta medio hora entre los municipios

MUNICIPIO	MONTO POR VIAJE	MUNICIPIO	TIEMPO POR VIAJE
Los Alcarrizos	45	Los Alcarrizos	1h30
SD Este	50	SD Este	1h20
SD Guzman	60	SD Guzman	1h10
SD Norte	50	SD Norte	1h25
SD Oeste	45	SD Oeste	1h
Total	55	Total	1h15

Los motivos

70% por motivos obligatorios

MUNICIPIO

DESPL. PENDULARES

Los Alcarrizos

75%

SD Este

73%

SD Guzman

72%

SD Norte

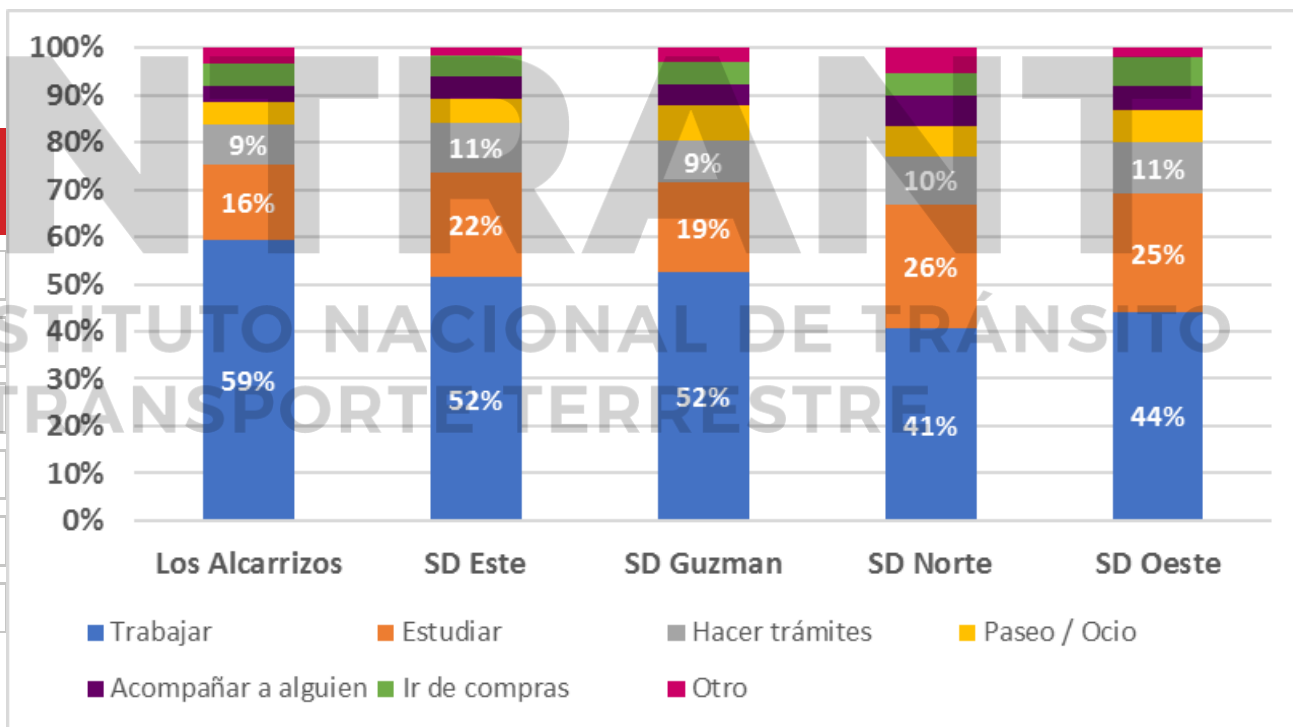
67%

SD Oeste

69%

Total

71%



Los modos de transporte

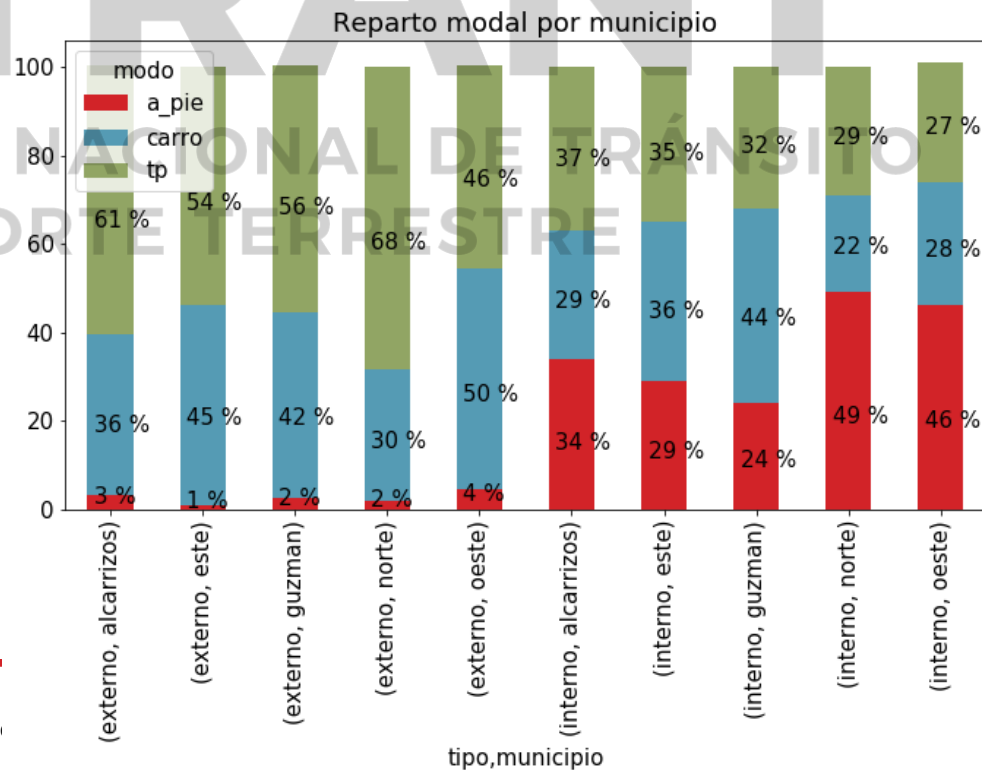
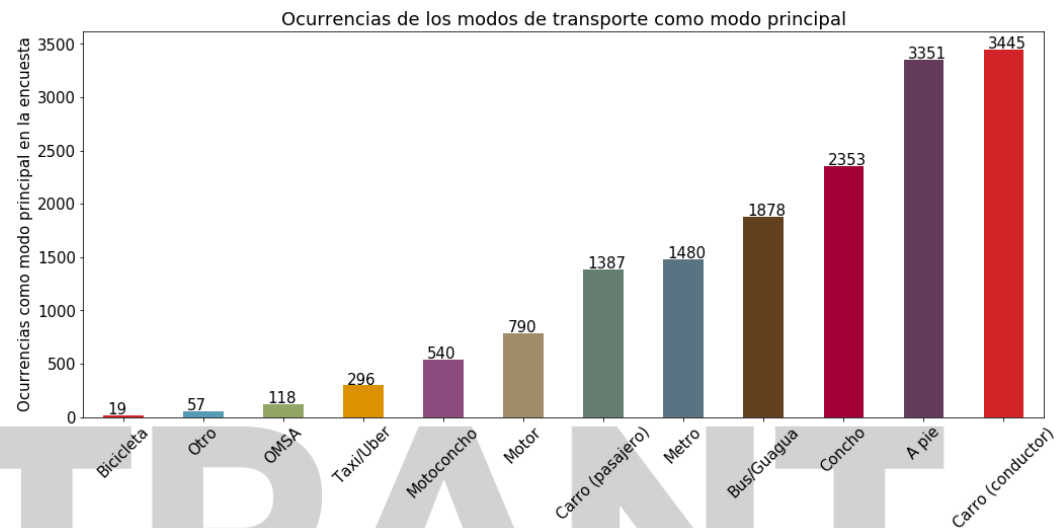
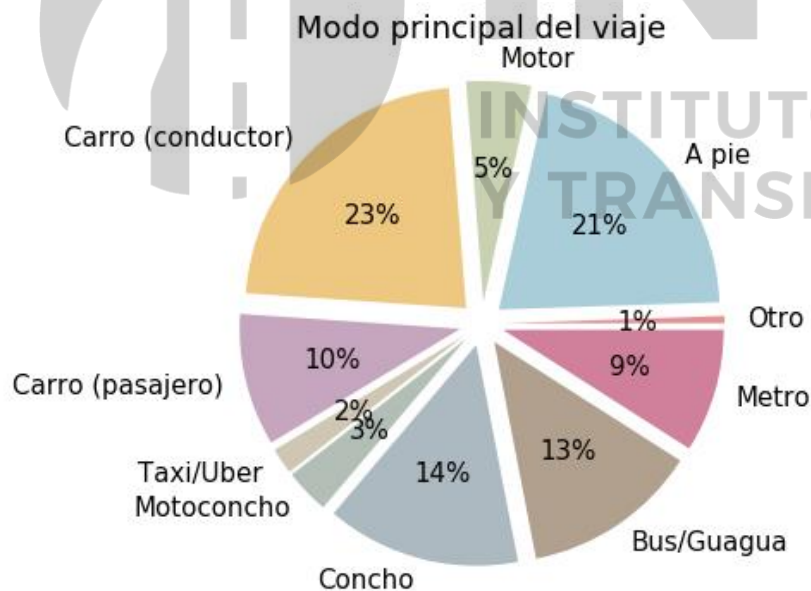
Reparto modal

42% transporte privado

36% transporte públicos (9% Metro)

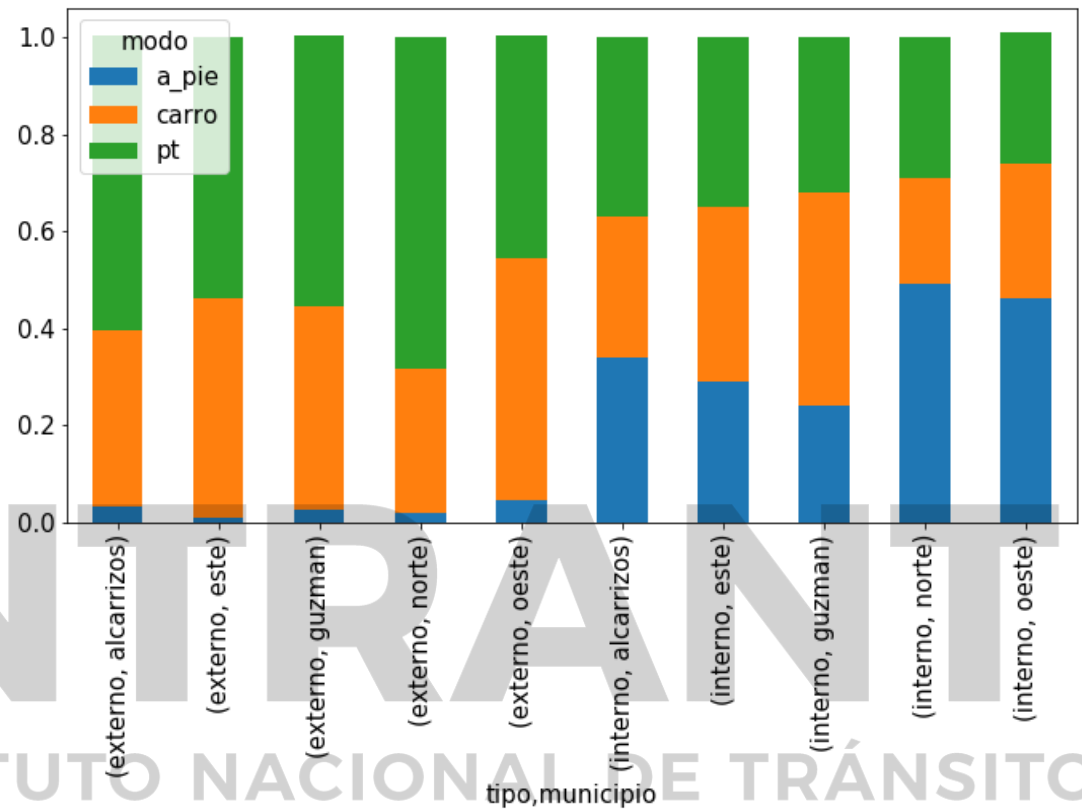
21% a pie

Menos de 1% bicicletas

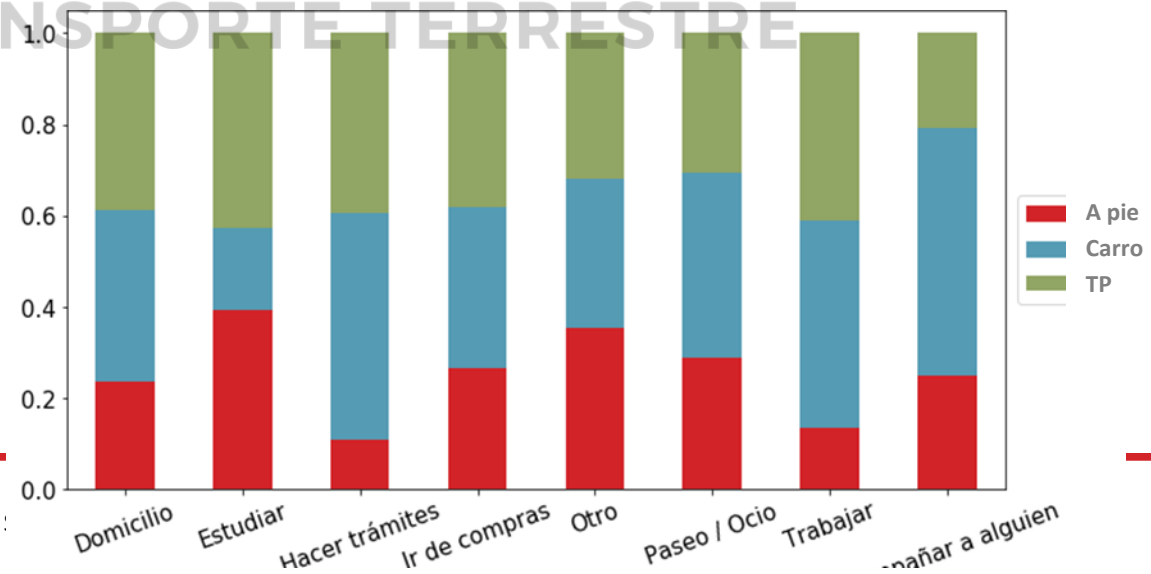


Los modos de transporte

Efecto del OD : mayor



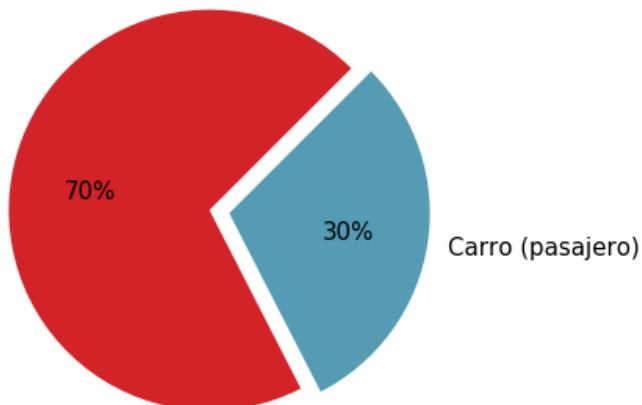
Efecto del motivo : menor



El uso del carro

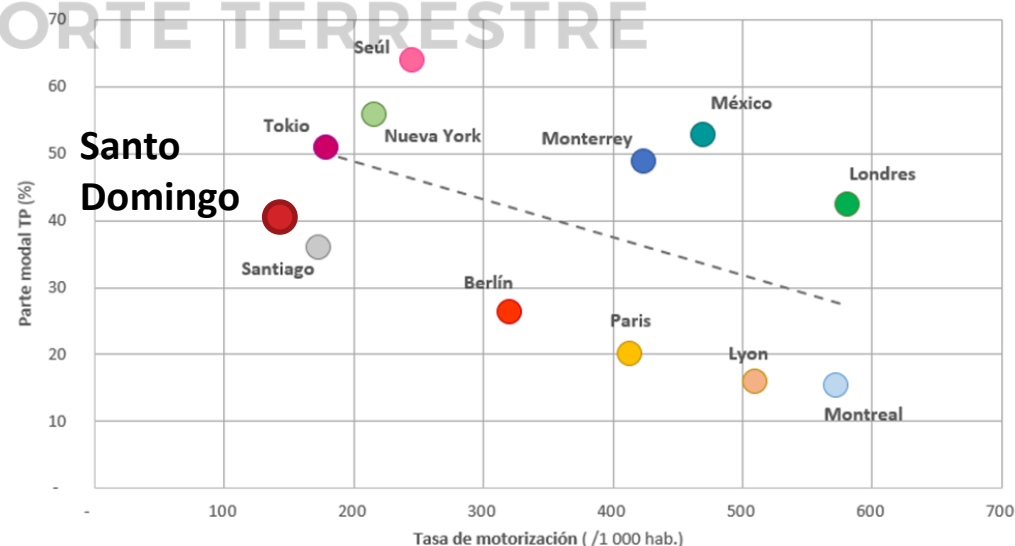
50% de los hogares motorizados
23% de cuota modal (conductor)
10% de cuota modal (pasajero)

Tasa de ocupación = 1.43



Municipio	Numero de vehículos	Vehículos por mil habitantes
Los Alcarrizos	0,38	114
SD Este	0,47	143
SD Guzman	0,65	220
SD Norte	0,41	108
SD Oeste	0,61	192

Tasa de motorización (/ 1 000 hab.) VS Parte modal TP (%)

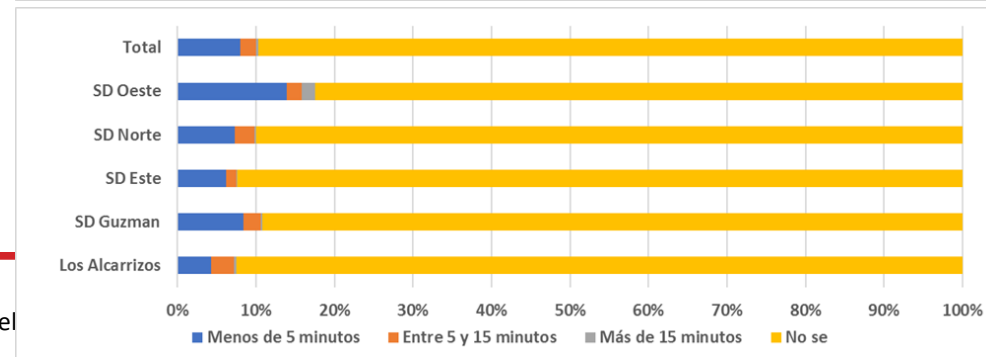
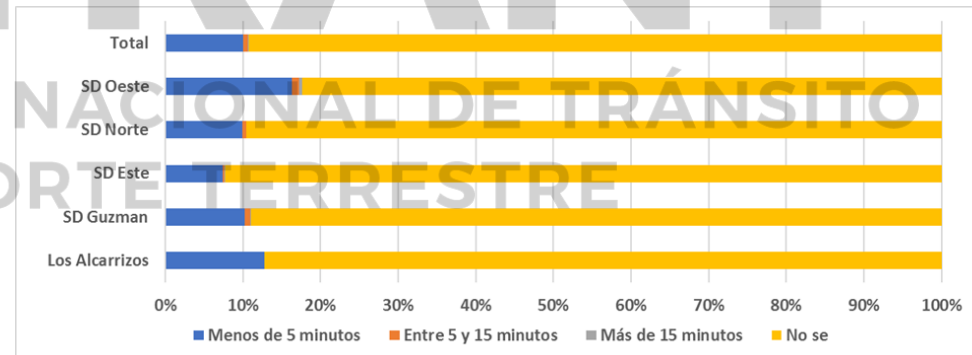
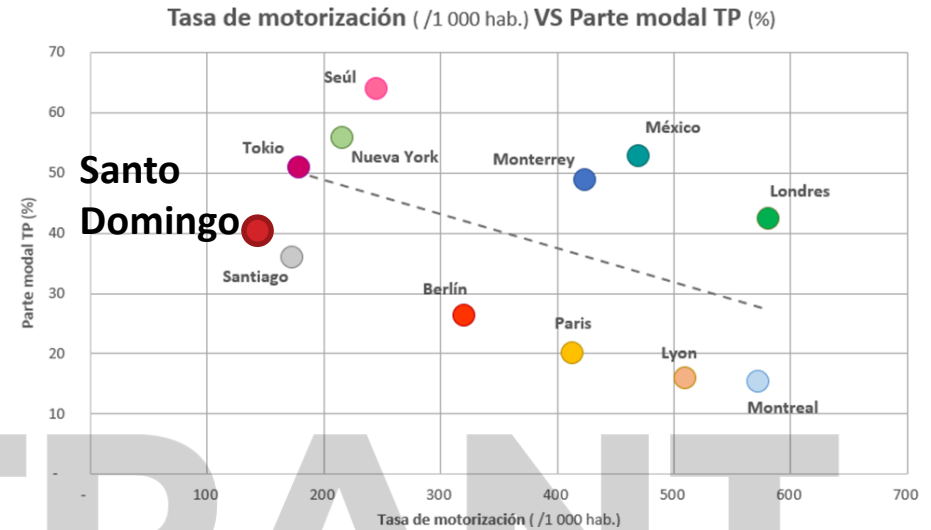


El uso del carro y parqueo

50% de los hogares motorizados
23% de cuota modal (conductor)
10% de cuota modal (pasajero)

En el domicilio

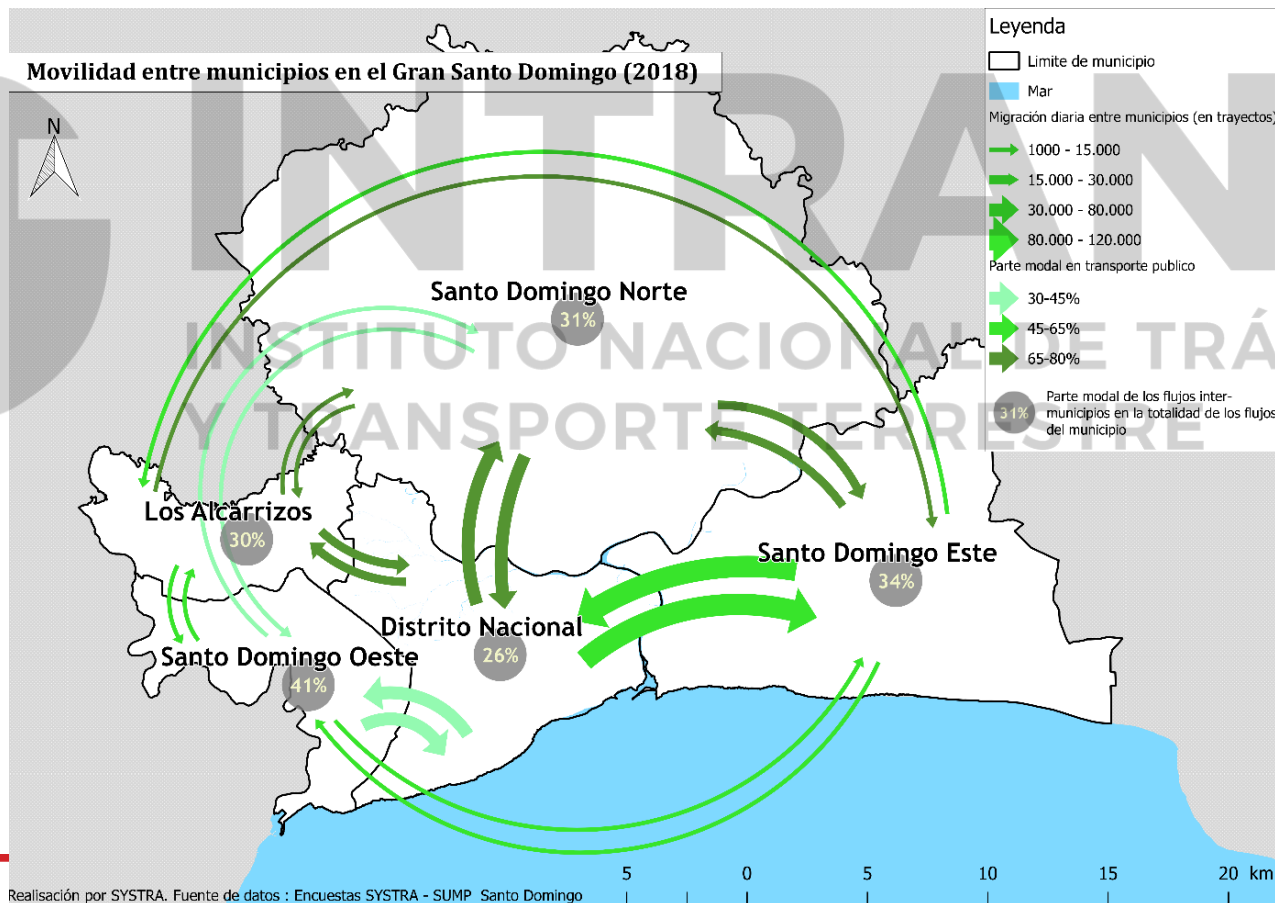
En el sitio de la
ocupación principal



Estructura de los desplazamientos

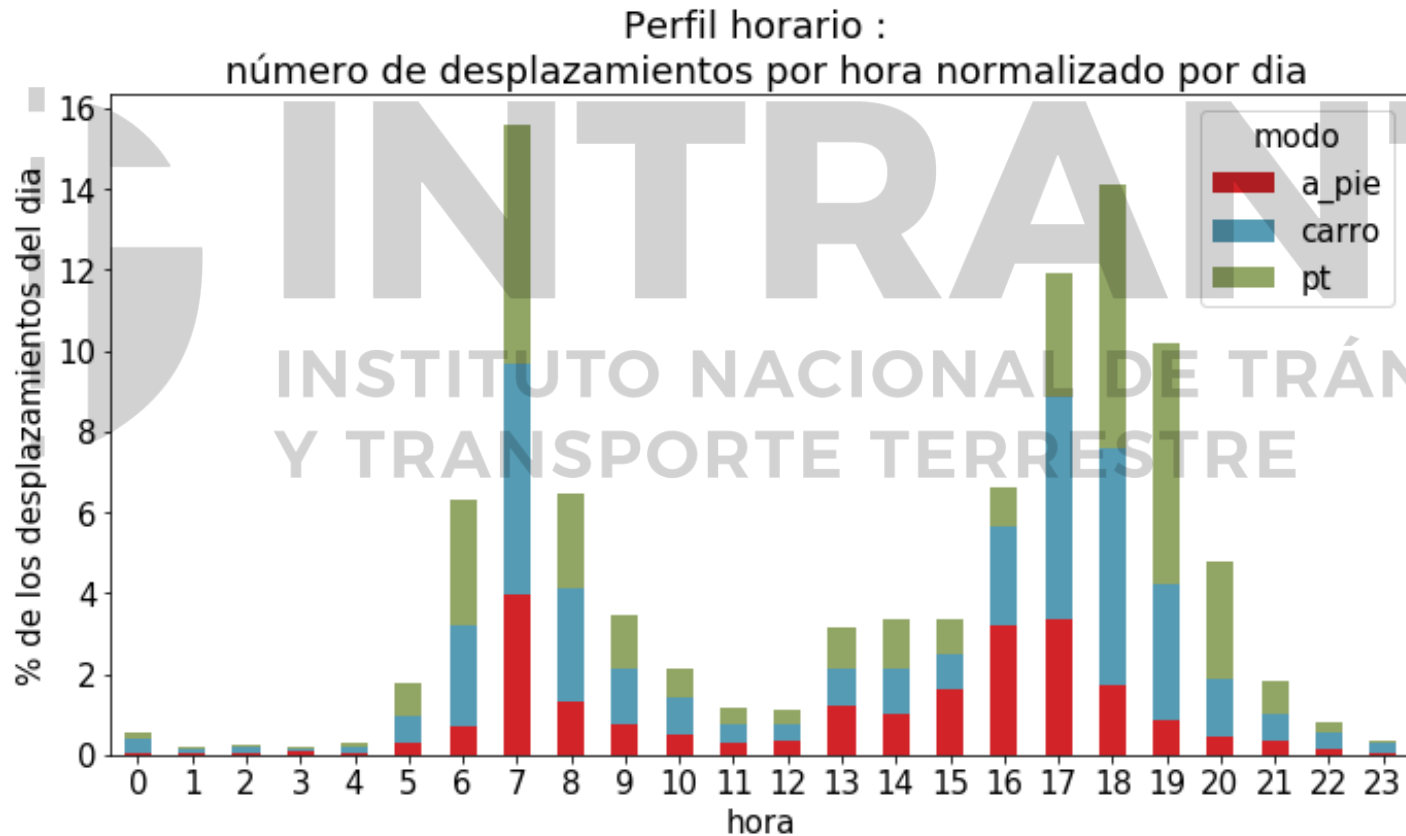
70% desplazamientos intra Municipios

Flujos inter municipios son polarizados por el Distrito Nacional

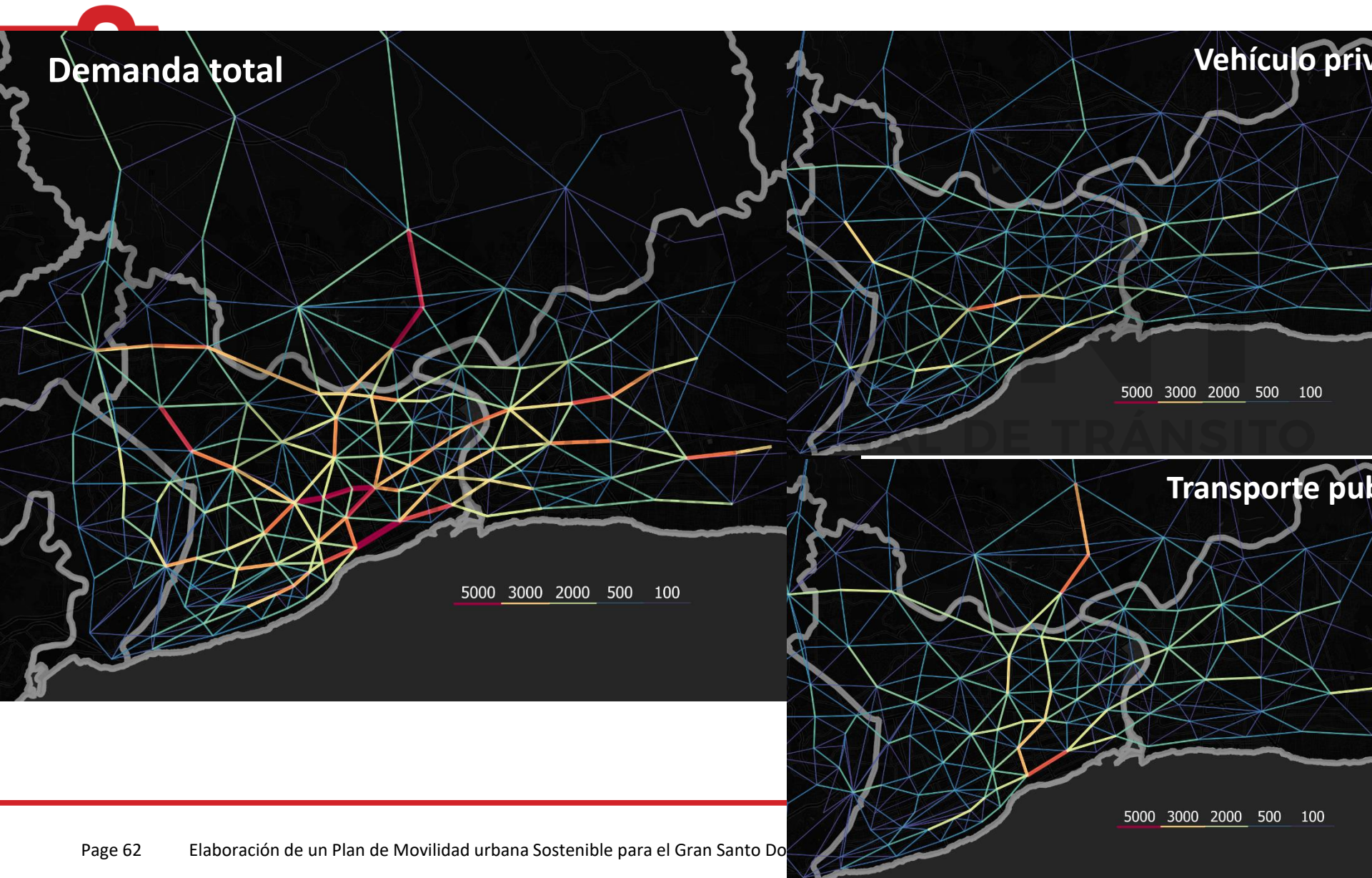


Distribución horaria

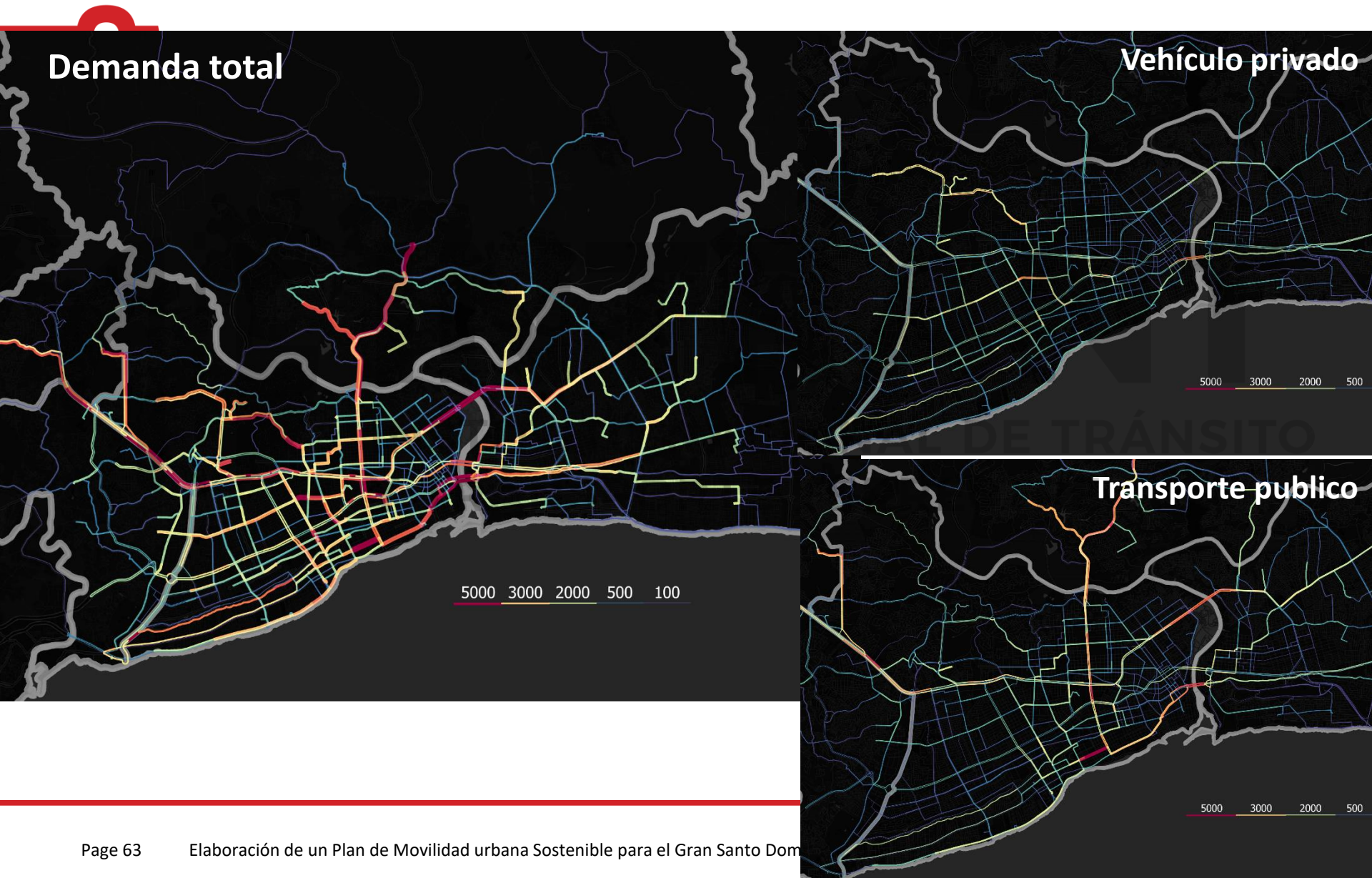
50% de los desplazamientos diarios se realizan entre las 6 a las 10 am



Líneas de deseo



Líneas de deseo





4.

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

La oferta de transporte

SYSTRA

Mejorar la eficiencia del sistema de transporte en su conjunto

FORTALEZAS

Existencia de un operador estatal de transporte público de superficie desde 1987

Existencia de una red de transporte masivos (metro y de teleférico)

Un diálogo iniciado con los transportistas

Proyectos de terminales

DEBILIDADES

Falta de integración de las redes : física, tarifaria, información para los viajeros

Transporte informal factor de saturación vial y inseguridad de los pasajeros

Desconfianza en el transporte público estatal (OMSA) que no logró establecer un transporte público eficaz y fiable

Congestión vial, restricción debida a los puentes, parqueos deregulados : impacto mayor sobre el rendimiento del sector

Decorrelación de la gestión de inversiones y funcionamiento

Impacto de la congestión sobre la eficiencia del transporte público

OPORTUNIDADES

Estructuración en curso del transporte de superficie (red complementaria)

Proyectos de transporte masivos : cable hacia Los Alcarizos??

Desarrollo de un servicio de transporte escolar como prerrogativa del INTRANS

AMENAZAS

Desarrollo urbano siguiendo descontrolado

Poder político de los sindicatos de transporte informal

Deficiencia de educación vial que ponga en peligro la buena puesta en marcha de proyectos

Inundaciones paralizan el tránsito : aguas y destrucción de la red vial

Reducir la contaminación ambiental debida a los transportes

FORTALEZAS

DEBILIDADES

Crecimiento de la flota vehicular, debido por parte a un negocio de vehiculos usados y mas contaminante

Congestion que provoca un quema en exceso de combustible (33 millones de galones al año)

OPORTUNIDADES

AMENAZAS

Creación/ financiación por el UE de nuevos ejes de transporte publico másivo

Proyecto de desarrollo de una red ciclista en el Distrito nacional, con financiación por la fundación Bloomberg

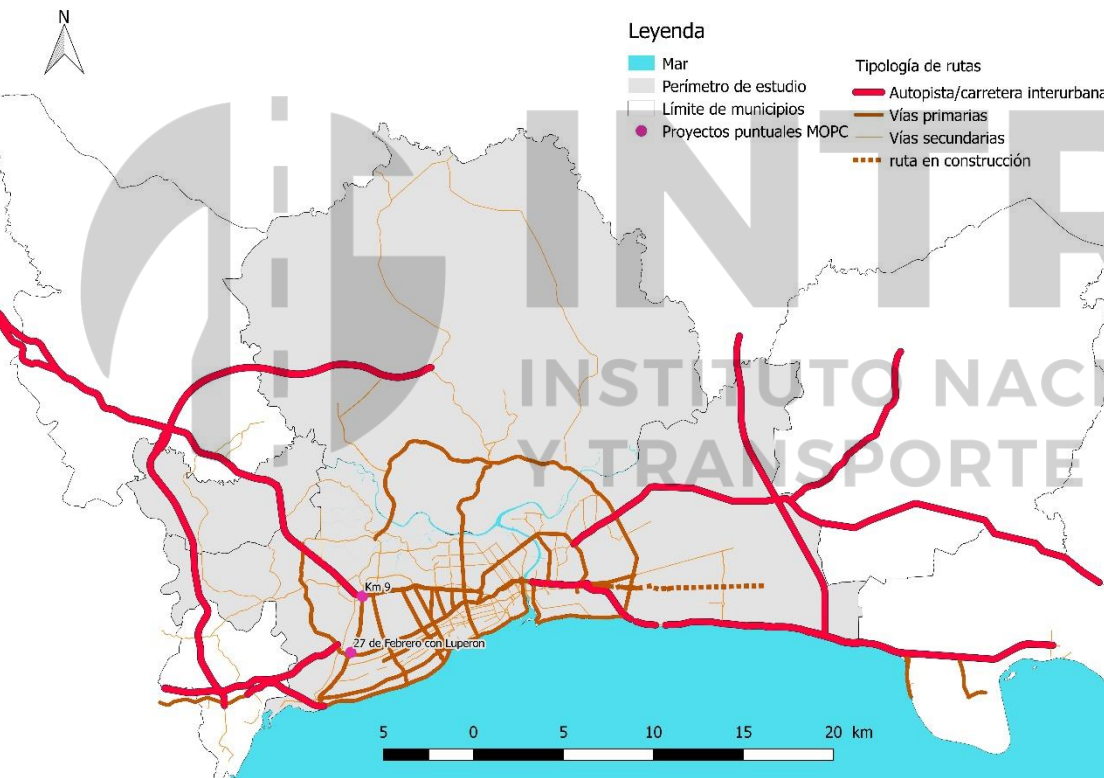
Preponderancia de la cultura de la automóvil

Explosión de la posesión y uso de la motocicleta frente a la degradación de las condiciones de transito (observada en otros países latino americanos)

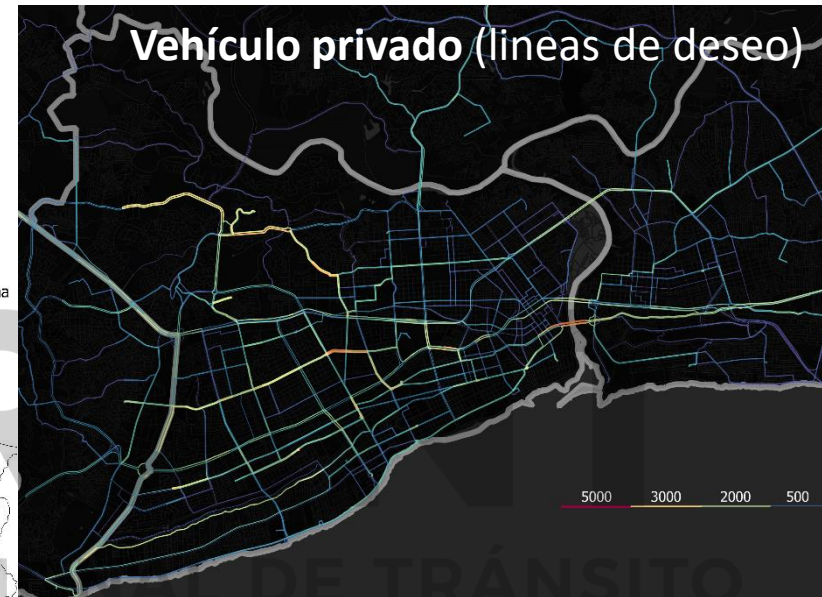
Red vial



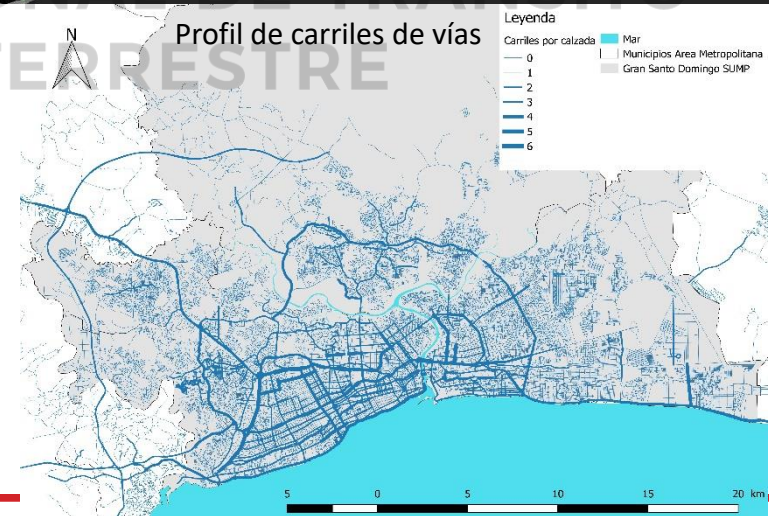
Red inter-urbana y primaria



Vehículo privado (líneas de deseo)



Perfil de carriles de vías



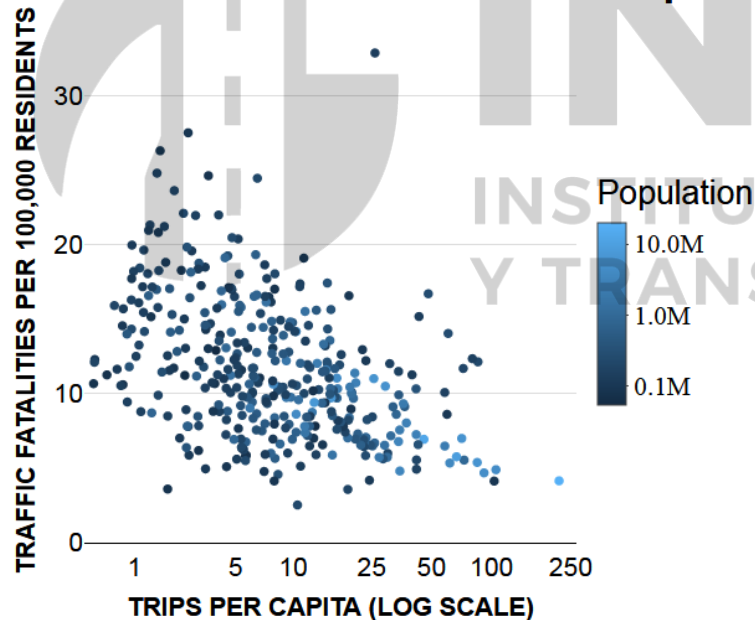
Seguridad vial

Un nivel muy alto de muertes a causa del tránsito

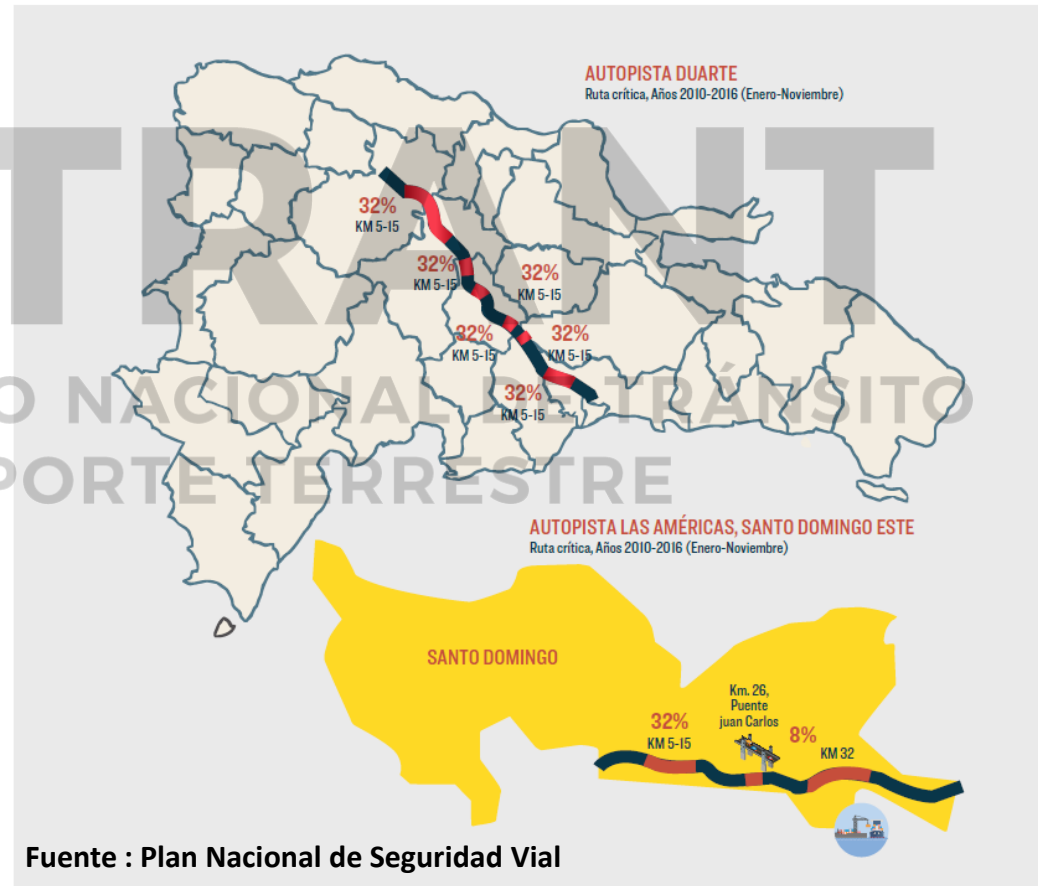
Provincia de Santo Domingo : 16%

Distrito Nacional : 5%

Traffic Fatalities Vs. Transit Trips



Data from APTA. Graph by David Montgomery/CityLab

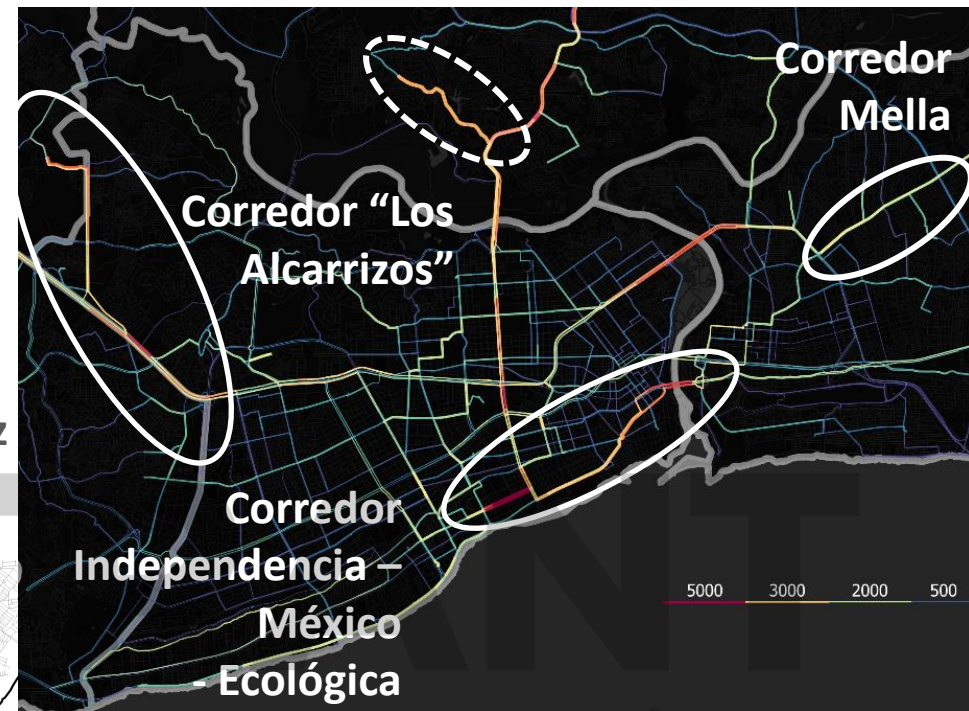
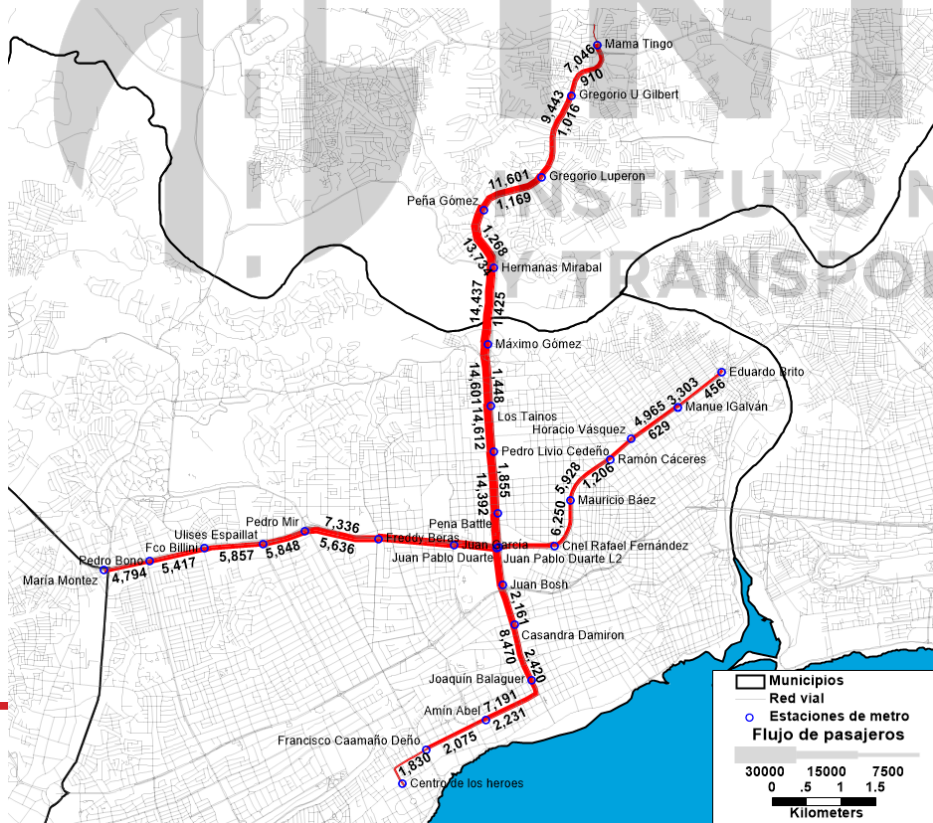


Transportes masivos



Una red en fase con la demanda

Saturación de la línea 1 entre Pena Gomez y Juan Pablo Duarte



Tres corredores con un nivel de demanda elevado hoy gestionado por la red complementaria

Grupo focal Transporte escolar

« Un niño es un carro »

Relación muy fuerte entre los horarios escolar y el congestionamiento

En la red principal, vias unidireccionales y contraflujos mejoran el trafico

En la red local, falta ordenamientos adecuados (bahias, parqueos, etc.)

Usos variables según el barrio

	MOTOCONCHO	TRANSPORTE ESCOLAR INDEPENDIENTE	CARRO	PEATON
Condiciones		25 personas max.		5-10 minutos max.
Ventajas	rápido evasión de los tapones	salva tiempo puerta a puerta seguridad	comodidad seguridad familiar	seguro si acompañado
Inconvenientes	seguridad (temerarios) no protección incomodo, respeto al clima y la capacidad (cuando más de 1 persona)	tiempo de viaje en la circulación general (congestionada) personal poco cualificado servicio no profesional tarifa variable	costoso salir temprano dificultad de acceso parqueo en paralelo	seguridad
Impacto	económico (25-50 según la distancia)		alta congestión/contaminación	salud, ambiental, no contribuye a la congestión

Contaminación ambiental : perspectivas

Palancas para reducir de un 10-20% las emisiones debidas al transporte

Fomentar los transportes publicos

Fomentar el uso de la marcha y del bici

Suprimir los conchos

Motorización, propiedad y electrodomesticos por municipio

scenariio	gco2_por_km	kgco2_por_ano_por_persona
desarrollo_tp	107	379
pie_bici	112	394
quita_concho	111	393
ref	128	428

Red proyectada



5.



INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

Marco institucional y financiero

SYSTRA

Crear las condiciones institucionales favorables a la implementación y seguimiento del plan

FORTALEZAS

Presencia de una autoridad única y competente que es el INTRANT (facultad de ejecución así como la de crear una división dedicada al Gran Santo Domingo)

DEBILIDADES

Falta de recursos y coordinación al nivel local

- Humanos
- Economicos
- Instrumentos soporte a la planificación

OPORTUNIDADES

El INTRANT puede implementar el SUMP

AMENAZAS

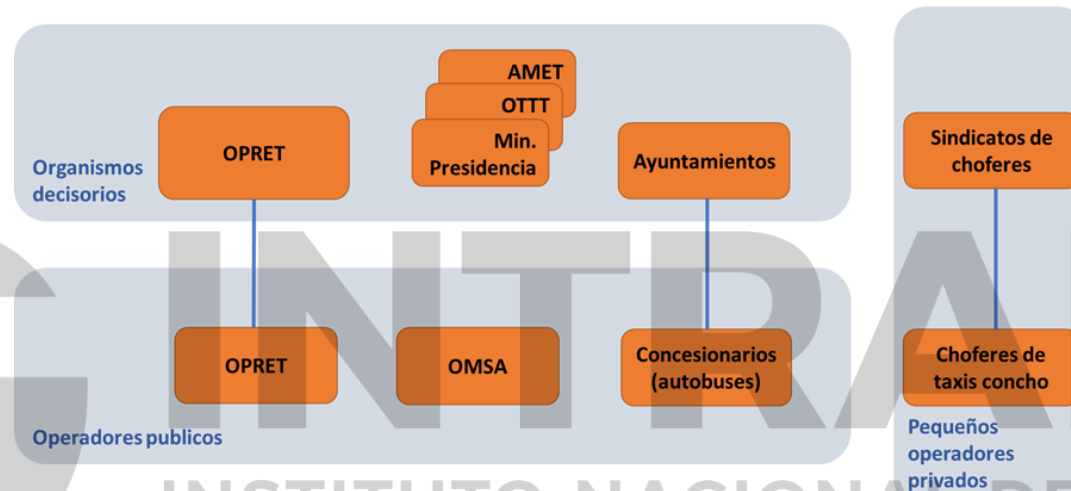
Perennidad de las instituciones y de la organización actual

Descoordinación de las políticas nacionales y locales (entidades locales no involucradas)

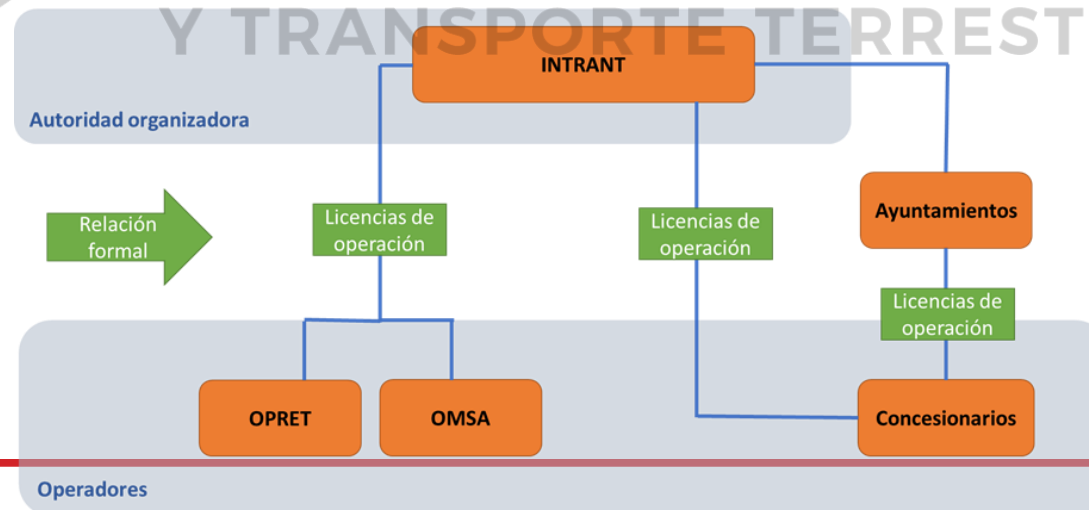
Centralización : el INTRANT no se encarga específicamente del transporte de Santo Domingo, riesgo de desconexión del entorno local

Un sector en curso de restructuración

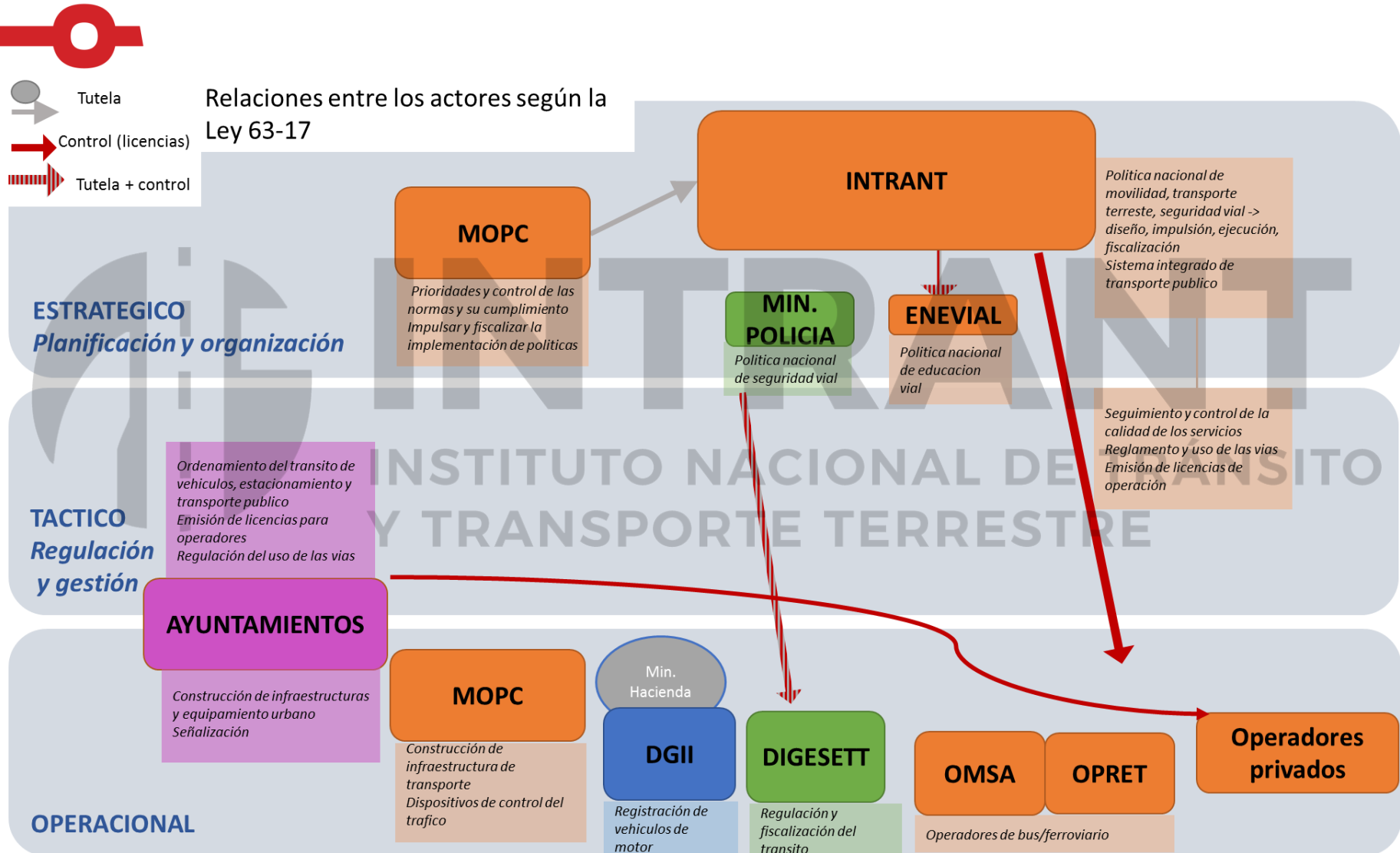
El Transporte público en Santo Domingo antes de la Ley 63-17



El Transporte público en Santo Domingo según la Ley 63-17



Una responsabilidad del estado muy fuerte



Una responsabilidad del estado muy fuerte

